



Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Christian Stolte (E-Mail: christian.stolte@luebeck.de Telefon: 122-6112)

Anbindung der nördlichen Altstadt während der Baumaßnahme Beckergrube

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
01.07.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.07.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
16.07.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
26.09.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Anlass:

Voraussichtlich ab September 2024 wird die obere Beckergrube aufgrund von Bauarbeiten vollgesperrt, sodass die dort verkehrenden Buslinien umgeleitet werden müssen. Während die nördliche und nordwestliche Altstadt über die Relation ZOB – Königstraße – Koberg – Gustav-Radbruch-Platz nach wie vor in dichtem Takt erschlossen werden kann, entstehen Erschließungsdefizite für die Relation Gustav-Radbruch-Platz – Koberg – Breite Straße – ZOB.

Der ÖPNV-Aufgabenträger hat zusammen mit SWL Mobil als Verkehrsunternehmen und anderen betroffenen Abteilungen der Verwaltung verschiedene Varianten der Erschließung geprüft. Dieser Bericht soll die Vor- und Nachteile sowie die Umsetzungsperspektiven der verschiedenen Varianten aufzeigen.

Bericht:

Sperrung der Beckergrube und „Nullvariante“

Die Beckergrube ist derzeit Teil der einzigen Busverkehrsführung durch die nördliche Altstadt vom Gustav-Radbruch-Platz zum ZOB/Hauptbahnhof, da die Hubbrücke nicht zur Verfügung steht. Insgesamt elf Buslinien der SWL Mobil sowie Regionalbusse der NAHBUS benutzen diese Verbindung. Einige Linien benutzen die Beckergrube auch in der stadtauswärtigen Richtung (also vom ZOB/Hauptbahnhof zum Gustav-Radbruch-Platz). Ein Großteil der Linien fährt in dieser Relation aber über die Königstraße.

Mit der Vorlage VO/2024/12959 Projektfreigabe Neugestaltung Beckergrube wurde die geplante Verkehrsführung während der ca. 1,5 Jahre andauernden Baumaßnahme in dieser Straße übermittelt. Die Baumaßnahme startet dabei frühestens im September 2024. Vor dem Hintergrund, dass auch die Hubbrücke absehbar nicht zur Verfügung stehen wird,

ist geplant, die stadteinwärts fahrenden Linien vom Gustav-Radbruch-Platz über Falkenstraße – Krähenstraße – Wahnstraße in die Altstadt zu führen. Die Haltestellen Große Burgstraße, Breite Straße, Stadttheater und Schlüsselbuden bzw. Beckergrube und Untertrave können nicht angefahren werden.

Stadtauswärts können die betroffenen Buslinien über die Königstraße fahren. Durch die an dieser Achse liegenden Haltestellen bleibt die nördliche Altstadt in dieser Fahrtrichtung weiterhin erreichbar.

Fahrgäste, die aus der nördlichen Altstadt zum ZOB/Hauptbahnhof wollen, müssen ohne weitere Erschließungsmaßnahmen entweder zu den Haltestellen Kohlmarkt, Gustav-Radbruch-Platz oder An der Falkenwiese (Höhe Klughafenbrücke) laufen oder mit den stadtauswärts auf der Königstraße verkehrenden Bussen zum Gustav-Radbruch-Platz fahren und dort in Richtung ZOB/Hauptbahnhof umsteigen. Fahrgäste aus dem nördlichen und östlichen Stadtgebiet müssen entsprechend von den Haltestellen Gustav-Radbruch-Platz, An der Falkenwiese, Krähenstraße oder Kohlmarkt in die nördliche Altstadt laufen oder am Kohlmarkt in die über die Königstraße fahrenden Buslinien umsteigen.



Prüfung von Alternativerschließungen

Aufgrund der langen Fußwege zu den Haltestellen bzw. dem zusätzlichen Umsteigeerfordernis mit entsprechender Fahrtzeitverlängerung ist die oben skizzierte Lösung zumindest mit Perspektive auf mobilitätseingeschränkte und ältere Fahrgäste als unbefriedigend einzuschätzen. In diversen beteiligten Gremien (Bauausschuss am 18.03.2024, Online-Informationsveranstaltung vom Lübeck Management am 19.03.2024, Kreativrunde des Beirats Beckergrube am 20.03.2024, in dem auch der Senior:innenbeirat vertreten ist) wurde die geplante Buserschließung kritisiert und die Prüfung von Alternativen gefordert.

Seitens des ÖPNV-Aufgabenträgers wurden auf dieser Basis folgende Überlegungen angestellt:

- Umleitung bestehender Buslinien im Stadt- und Regionalverkehr
- Zusätzliche Shuttle-Verkehre

Aus diversen denkbaren und diskutierten Varianten haben sich nur einige als realisierbar herausgestellt. Hürden sind hier insbesondere:

- Änderungen/Ergänzungen des Fahrplans bei SWL Mobil sind aufgrund der diversen Abhängigkeiten im Betrieb nur zu den „großen“ Fahrplanwechseln, jeweils im Dezember, möglich.
- Änderungen/Ergänzungen des Fahrplans bei SWL Mobil, die mit einem Mehrbedarf an Fahrzeugen und/oder Fahrpersonal verbunden sind, sind aufgrund längerer Vorlaufzeiten zur Beschaffung, nicht in der Projektlaufzeit realisierbar.
- „Stichfahrten“ bestehender Linien in die Altstadt hinein sind aufgrund der Wendezeiten und der baulichen Gegebenheiten nicht möglich.
- Eine Einschränkung des derzeitigen und zukünftigen Lümo-Angebots von SWL Mobil (z. B. zur Nutzung des Fahrpersonals oder der Fahrzeuge für Shuttle-Verkehre) ist aufgrund der Förderbedingungen dieses Projekts nicht möglich.
- Die Grobplanung für den Fahrplanwechsel im Dezember 2024 ist bereits abgeschlossen, wobei die „Deadline“ hierfür am 31. März 2024 lag. Hierbei wurde für alle betroffenen Linien der oben skizzierte Umleitungsweg über die Falkenstraße angesetzt.
Laut Aussage von SWL Mobil sind Veränderungen hierbei nur noch bei einer kleinräumigen Verkürzung von Fahrtstrecke und/oder Fahrtzeit möglich.
- Eine Umstrukturierung von Angebot (Abbestellung oder Taktreduzierung bestehender Linien) zugunsten von Shuttle-Verkehren wäre demnach ebenfalls erst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 möglich, wird vom ÖPNV-Aufgabenträger allerdings ohnehin als nicht sinnvoll bewertet.¹
- Die Lage der Bushaltestellen in der nördlichen Altstadt sowie z. T. die Straßenführung erschweren bzw. verhindern einige denkbare Erschließungsvarianten. Hier ist insbesondere die Einbahnstraße Schüsselbuden zu nennen. Aufgrund der aufwendigen kompletten Umgestaltung des Knotens Holstenstraße/Schmiedestraße/Schüsselbuden sind hier keine Veränderungen in der Projektlaufzeit realisierbar.
- Eine Verlängerung von am ZOB endenden Regionalbuslinien in die Altstadt scheitert an nicht ausreichenden Wendezeiten und fehlenden Wendestellen. Die meisten dieser Linien sind zudem nur stündlich oder noch seltener unterwegs, womit kein adäquates Angebot bestünde.

Übrige Varianten, die genauer geprüft worden sind, sind dabei:

- Umleitung bestehender Buslinien durch die Fischergrube und Kupferschmiedestraße,
- Umleitung der Regionalbuslinie 500 über Marienbrücke und An der Untertrave,
- Neue Shuttle-Verkehre ausgehend vom ZOB/Hauptbahnhof und Gustav-Radbruch-Platz (aufgrund der o. g. Einschränkungen bei SWL Mobil betrieben durch private Verkehrsunternehmen als Subunternehmen von SWL Mobil)

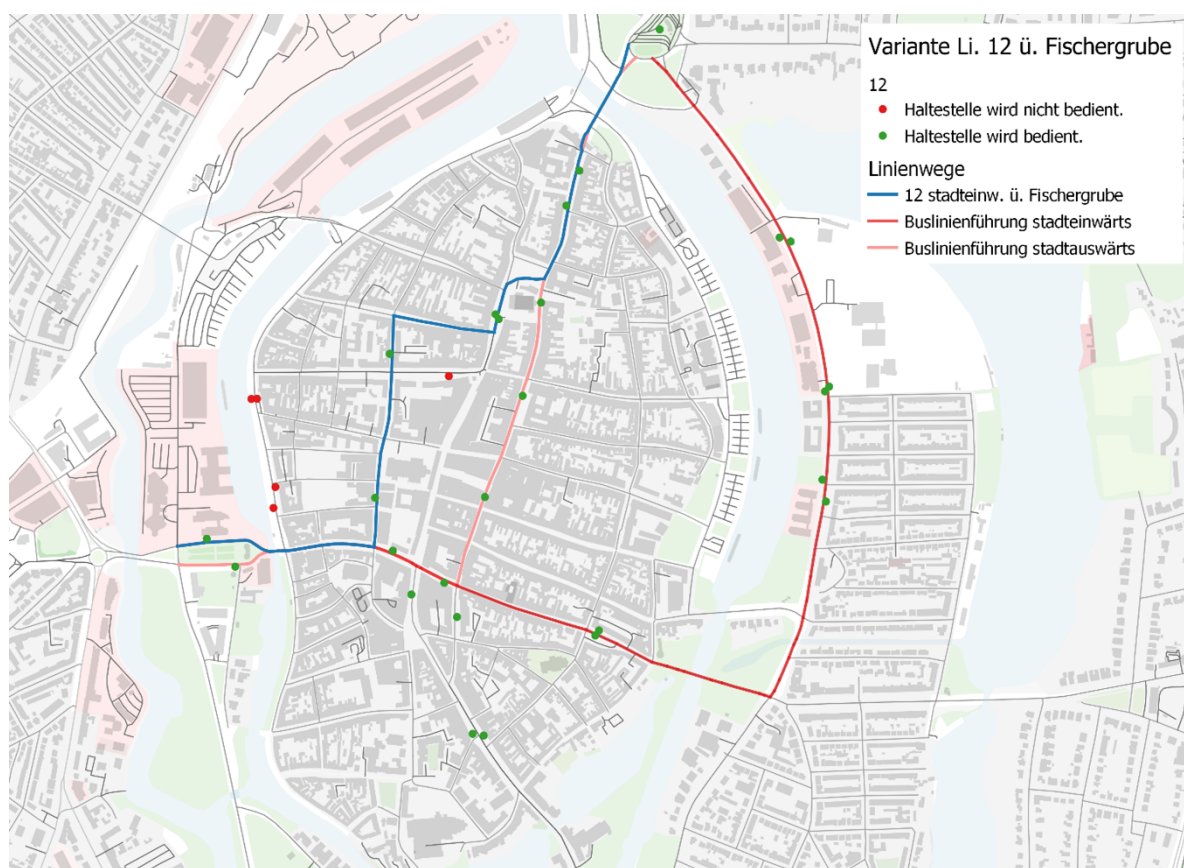
Umleitung bestehender Buslinien durch die Fischergrube

In der o. g. Vorlage zur Projektfreigabe ist eine alternative Führung der Busse durch die nördliche Altstadt erörtert worden: Hierbei hätten die Busse über die Fischergrube und die Kupferschmiedestraße die Baumaßnahme umfahren und dabei alle Haltestellen bis auf Stadttheater weiterhin erreicht. Ein Fahrversuch am 23.01.2024 mit einem Gelenkbus der

¹ Eine Prüfung von möglichen Einsparpotentialen im Netz wurde durch den ÖPNV-Aufgabenträger vorgenommen. Nach Prüfung diverser Optionen verbleibt lediglich der Linienabschnitt ZOB – Sana-Kliniken – Sudetenstraße (Linie 2), wobei die Haltestellen Friedrichstraße, Virchowstraße, Sudetenstraße, Dorfstraße, Helmholtzstraße und Trendelenburgstraße ihre direkte Busanbindung verlören, über benachbarte Haltestellen anderer Linien aber grundsätzlich erschlossen blieben. Dies unterscheidet diese Haltestellen von anderen schwach nachgefragten Teilen des Netzes wie dem Ortsverkehr Travemünde in seiner jetzigen Form (Linien 35 und 38) oder der Linie 12 in Israelsdorf. Es ist anzunehmen, dass die durch Kürzungsmaßnahmen verlorengehenden Fahrgäste in keinem sinnvollen Verhältnis zum Fahrgastnutzen eines hierdurch implementierten Bussshuttles für den Ko-berg stünden.

SWL Mobil unter Beteiligung von Polizei und Straßenverkehrsbehörde hat eine grundsätzliche Fahrbarkeit dieser Variante aufgezeigt. In der Projektfreigabe wurde eine Führung von Bussen durch die Fischergrube allerdings im Hinblick auf das sanierungsbedürftige Kanalnetz zunächst verworfen, allerdings im weiteren Verfahren noch einmal konkreter geprüft. Die Hauptkanäle in der Fischergrube werden durch die EBL bis ca. Mitte Juli 2024 saniert. Die EBL sehen gleichwohl erhebliche Risiken, insbesondere in Bezug auf die Anschlussleitungen zu den Häusern bei einer Befahrung durch zahlreichen Schwerlastverkehr. Die Reparatur von wahrscheinlich auftretenden Schäden an den Anschlussleitungen müsse unter mehrtägigen Vollsperrungen durchgeführt werden.

Aufgrund dieses Sachstandes scheidet die – ursprünglich durch SWL Mobil und den ÖPNV-Aufgabenträger favorisierte – Führung aller Buslinien stadteinwärts durch die Fischergrube weiterhin aus. Eine Führung einzelner Buslinien, die mit kleineren Fahrzeugen betrieben werden (z. B. die nahezu ausschließlich mit Standardlinienbussen betriebene Linie 12 zwischen Bahnhof Moisling und Gothmund) erscheint im Hinblick auf die Belastung der Fischergrube als grundsätzlich möglich und wegen der guten Erschließungswirkung als insgesamt vorteilhaft. Aufgrund der Belastung der Anliegenden und Anwohnenden in der Straße wird aber von dieser Variante abgesehen.



Umleitung der Regionalbuslinie 500 über Marienbrücke und An der Untertrave

Die in Aufgabenträgerschaft des Kreises Ostholstein liegende Regionalbuslinie 500 verbindet Lübeck über Bad Schwartau und Ratekau mit Timmendorfer Strand. Das Angebot ist derzeit nicht vertaktet, in der Regel werden aber bis zu zwei Fahrten in der Stunde angeboten.

Die Linie beginnt und endet in Lübeck am ZOB und fährt dann über die Schwartauer Allee in Richtung Bad Schwartau. Eine Möglichkeit zur Erschließung insbesondere der westlichen Altstadt und des Ufers der Untertrave wäre eine Umleitung dieser Linie über Holstentorplatz – An der Untertrave – Drehbrücke – Marienbrücke. Die Linie 500 könnte dann die Haltestellen Untertrave und Beckergrube bedienen. Auch unabhängig von der Baumaßnahme in der Beckergrube wäre diese Linienführung sinnvoll, da sie Fahrgästen von der Schwartauer Allee/Schwartauer Landstraße sowie aus der Region einen schnelleren Altstadtzugang erlaubt.

Es finden Abstimmungen mit dem Kreis Ostholstein zu einer Umleitung und Vertaktung dieser Linie mit Hinblick auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2024 statt. Zum aktuellen Zeitpunkt ist allerdings unklar, ob die Maßnahme zu diesem Termin umgesetzt werden kann. Darüber hinaus bietet sie keine Verbesserung der Erschließung in der nördlichen Altstadt, weswegen auch noch weitere Varianten zu prüfen sind.

Shuttle-Verkehre Hauptbahnhof – Westliche Altstadt bzw. Gustav-Radbruch-Platz – Nördliche Altstadt

Als adäquate Erschließung der nördlichen Altstadt wurden zunächst beide Shuttle-Verkehre – sowohl vom ZOB/Hauptbahnhof als auch vom Gustav-Radbruch-Platz ausgehend – zusammen gedacht. Der Shuttle-Verkehr vom Gustav-Radbruch-Platz hat dabei Relevanz für die Anbindung des nördlichen Altstadtbereichs (Große Burgstraße, Koberg) und für Fahrgäste aus den Bereichen Karlshof – Israelsdorf, Kücknitz – Travemünde und Marli. Der Shuttle-Verkehr vom ZOB/Hauptbahnhof wiederum könnte als Ringverkehr die westliche Altstadt mit der Untertrave, der unteren Beckergrube und über Schüsselbuden zurück zum ZOB/Hauptbahnhof verknüpfen und somit der Anbindung in die westlichen Stadtbereiche sowie zum überregionalen Verkehr (Züge und Regionalbusse) dienen.

Für die Prüfung der Shuttle-Verkehre wurde jeweils ein grobes Konzept aufgestellt. Für beide Linien wurden Leistungen im Taktverkehr (15-Minuten-Takt tagsüber, in den Randzeiten seltener) über die gesamten Betriebszeiten skizziert, wobei für den Verkehr ab Gustav-Radbruch-Platz barrierefreien Großraumtaxen und für den Verkehr ab ZOB/Hauptbahnhof reguläre Standardlinienbusse angenommen wurden. Hintergrund des Fahrzeugeinsatzes beim Shuttle-Verkehr ab Gustav-Radbruch-Platz ist, dass bei einem Einsatz von Standardlinienbussen die Umfahrung des Kobergs baulich angepasst werden müsste, um die notwendigen Schleppkurven zu gewährleisten. Dies würde auch Eingriffe in den Platzbereich mit sich bringen, sodass z. B. von erheblichen Konflikten bei der Nutzung durch den „maritimen Weihnachtsmarkt“ auszugehen wäre. Ein Großraumtaxi könnte zudem noch etwas weiter bis zur Haltestelle Breite Straße fahren und somit für einige Ziele (z. B. das Stadttheater) die Wege verkürzen.

Durch SWL Mobil wurde eine vorläufige Preis- und Kapazitätsanfrage bei anderen Verkehrsunternehmen durchgeführt.² Aufgrund der noch nicht genauer bestimmten Rahmenbedingungen, insbesondere des genauen Starttermins, war eine verbindlichere Angebotseinholung noch nicht möglich.

Die Kapazitätsabfrage ergab, dass lediglich ein Busumlauf und nur Umläufe mit nicht barrierefreien Taxen (d. h. ohne Möglichkeit der Rollstuhlbeförderung) abgedeckt werden können. Der Busumlauf würde über den gesamten Bauzeitraum Kosten in Höhe von mindestens 900.000 € erzeugen, die die HL tragen müsste. Diese Summe überschreitet den Schwellenwert, ab dem eine europaweite Ausschreibung der Dienstleistung notwendig ist.

Ein Überschreiten der Schwellenwerte ist auch bei Taxiverkehren denkbar und erscheint – angesichts älterer Preisabfragen von SWL Mobil zu anderen Linienersatzverkehren – bei einem Einsatz beider Shuttlevarianten als wahrscheinlich. Um das aufwändige und mit ungewissem Ausgang behaftete Verfahren einer europaweiten Ausschreibung zu umgehen, ist eine Anpassung im Konzept notwendig.

Hierbei erscheint es angemessen, lediglich den Shuttleverkehr Gustav-Radbruch-Platz – Koberg – Breite Straße anzubieten.

Dies begründet sich darin, dass

- aufgrund der hohen Auslastung der Bussteige am ZOB ein Shuttle-Verkehr dort nur an der Fernbushaltestelle Beim Retteich starten könnte und damit für von Stadt- und Regionalbussen umsteigende Fahrgäste weniger attraktiv wäre;

² Von einer Einbeziehung z. B. von Behindertenfahrdiensten wurde wegen der dort angespannten Personalsituation von vornherein abgesehen.

- durch ankommende Züge und Regionalbusse ein punktuell hohes Fahrgastaufkommen zu erwarten ist, das mit einem Großraumtaxi ggf. nicht bedient werden kann;
- bei einer Umsetzung der Umleitung der Regionalbuslinie 500 (s. o.) dieser Shuttle-Verkehr ohnehin obsolet werden würde.

Als weitere Einschränkung zum ursprünglichen Konzept wird der Shuttle-Verkehr auf eine Betriebszeit ca. zwischen 8 und 20 Uhr begrenzt. Bei einem Betrieb vor 8 Uhr dürfte sich eine erhebliche Nachfrage durch ankommende Schüler:innen ergeben, die durch ein Großraumtaxi nicht abgedeckt werden kann. Nach 20 Uhr steht täglich auch der On-Demand-Verkehr Lümo zur Verfügung.

Eine erneute Preis- und Kapazitätsabfrage bei Taxiunternehmen ergab Kosten für den dargestellten Taxi-Shuttle-Verkehr in Höhe von ca. 650 € pro Einsatztag. Bei einem angenommenen Bauzeitraum von 1,5 Jahren entspräche dies Kosten in Höhe von ca. 350.000 €.

Fazit

Zur Verbesserung der Erschließungswirkung in der nördlichen Altstadt wurden diverse Optionen geprüft, von denen die zunächst als verkehrlich am sinnvollsten eingeschätzten Varianten allerdings nicht bzw. nicht sinnvoll umsetzbar sind:

- Die für den Busverkehr an sich optimale Variante der Führung einer Buslinie über die Fischergrube ist in der Umsetzung stark risikobehaftet und musste daher verworfen werden.
- Ein umfassender und barrierefreier Shuttle-Verkehr vom ZOB und vom Gustav-Radbruch-Platz aus ist aufgrund der Kapazitäten bei SWL Mobil und anderen Verkehrsunternehmen nicht umsetzbar.

Um die Auswirkungen der Baumaßnahme an der Beckergrube zu mindern, wird die Verwaltung SWL Mobil mit der Umsetzung des dargestellten, nicht barrierefreien Shuttle-Verkehrs zwischen Gustav-Radbruch-Platz und Breite Straße beauftragen, der dann durch Taxi-Unternehmen als Subunternehmen gefahren wird. Die voraussichtlichen Kosten über 350.000 € über den Bauzeitraum sind durch die Stadt zu tragen.

Daneben verfolgt die Verwaltung eine Umleitung der Buslinie 500 weiter und ist hierzu in Abstimmungen mit dem Kreis Ostholstein.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen