



► Nr. VO/2026/14884
öffentlich

Lübeck, 05.02.2026

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Alexander Stäwen (E-Mail: alexander.staewen@luebeck.de Telefon: 122 - 6167)

Kostenoptimierte Fortsetzung des Lümo-Angebots ab 2027

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
16.02.2026	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
16.03.2026	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
24.03.2026	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
30.04.2026	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

In der Haushaltssitzung der Lübecker Bürgerschaft am 06.11.2025 wurde bezüglich des „Lümo“-Angebots folgender Beschluss gefasst:

„Das Lümo-Angebot wird im bisherigen Umfang bis Ende 2026 weiterhin erbracht. Die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger erstattet der SWL Mobil GmbH die anfallenden Kosten in Höhe von bis zu 325.000, EUR. Der Betrag ist entsprechend im Haushalt 2026 zu ordnen.

Bis zur Haushaltssitzung 2027 ist der Lübecker Bürgerschaft zu berichten, wie und ob eine kostenoptimierte Fortsetzung des Lümo-Angebots erfolgen kann. Hierin ist auch zu berichten, welche Mittel zur Förderung des autonomen Fahrens ab dem Jahr 2027 oder später zur Finanzierung herangezogen werden können.“

Auf Grundlage dieses Beschlusses hat der ÖPNV-Aufgabenträger bei SWL Mobil ein Konzept für eine Fortsetzung des „Lümo“-Angebots angefragt. Dieses liegt inzwischen vor und wird mit diesem Bericht in die Gremien eingebracht (Anlage 1).

Bericht:

Bisherige Ansätze seitens der Verwaltung

Der 5. Regionale Nahverkehrsplan (5. RNVP) als Rahmenplan für die Entwicklung des ÖPNV in Lübeck definiert auch einen Mindeststandard für das Angebot in der Nachtverkehrszeit: In den Wochenendnächten (Freitag auf Samstag bzw. Samstag auf Sonntag) ist ein Nachtverkehr vorgesehen, entweder als Linienverkehr und/oder in flexibler Bedienform (z. B. Linienbedarfsverkehr „Lümo“). Das Angebot soll nicht flächendeckend vorgehalten werden, sondern nur in den Wohn- und Mischgebieten mit erhöhter Dichte sowie den zentralen Gebieten wie der Altstadt.

Die Bürgerschaft hat zum 5. RNVP den Beschluss gefasst, ein Nachtverkehrskonzept zu erstellen, das die Systementscheidung zwischen Linienverkehr und flexiblen Bedienformen (oder Kombinationen) trifft und sich zudem auch an den Bedürfnissen der Gewerbebetriebe orientiert (VO/2024/13416-01).

Im daraufhin erstellten Bericht zum Grobkonzept für den ÖPNV in der Nachtverkehrszeit (VO/2025/14352) hat der ÖPNV-Aufgabenträger gemeinsam mit SWL Mobil eine mögliche Konzeption erstellt, wobei Nachtbuslinien in Kombination mit einer Fortführung des „Lümo“-Angebots vorgesehen waren.

Hintergrund sind hier die systemischen Vor- und Nachteile: Ein reines Nachtbusnetz zur Erschließung aller notwendigen Gebiete wäre mit hohen Kosten für die Hansestadt Lübeck verbunden. Ein reiner Linienbedarfsverkehr hingegen lässt sich aufgrund der räumlichen Struktur der Hansestadt Lübeck nicht sinnvoll auf alle notwendigen Gebiete ausweiten, da bei der ausgedehnten Stadtgröße Lübecks Fahrzeuge für jeweils lange Distanzen gebunden sein könnten und somit dem Gesamtsystem für Fahrtwünsche nicht zur Verfügung stehen könnten. Zudem ist die Zuverlässigkeit des Systems für die Fahrgäste ein Problem, da aufgrund einer hohen Nachfrage alle Fahrzeuge ausgelastet sein können und dann Fahrgästen ggf. kein Fahrtangebot gemacht werden kann. Eine Erhöhung der Fahrzeugflotte ginge ebenfalls mit hohen Kosten einher.

Das Grobkonzept enthielt daher stündliche Nachtbuslinien auf den Hauptachsen, die die Hauptlast des Angebots tragen sollten. Ergänzt werden sollten die Nachtbuslinien um einen Linienbedarfsverkehr, der auch die nicht (betrieblich sinnvoll) im Nachtbusnetz angebundene Gebiete im Kernbereich erschließt. Die jährlichen Betriebskosten wurden mit ca. 1,4 Mio. EUR/Jahr bis 2,5 Mio. EUR/Jahr abgeschätzt – je nach Umfang der Nachtbuslinien.

Daneben wurde im Grobkonzept auch der Aspekt „ÖPNV-Taxi“ als Grundvariante für das Nachtangebot bzw. als Ergänzung der skizzierten Kombination aus Nachtbus und „Lümo“ detaillierter unter die Lupe genommen. Beim „ÖPNV-Taxi“ handelt es sich um eine Art Bedarfsverkehr, die allerdings die vorhandenen Ressourcen des lokalen Taxigewerbes nutzt. Fahrten mit dem „ÖPNV-Taxi“ werden nach dem Taxitarif abgerechnet, wobei der Fahrgast nur den regulären ÖPNV-Tarif bezahlt und der Differenzbetrag von der ÖPNV-Aufgabenträgerin übernommen wird.

Fazit im Grobkonzept war dabei, dass das „ÖPNV-Taxi“ grundsätzlich eine Option darstellt, aber für eine Implementierung in der Hansestadt Lübeck noch einige Fragen zu klären wären, u. a. zur Zuverlässigkeit des Angebots, zur rechtlichen Ausgestaltung sowie zum Kostenrahmen. Zudem wurde ein zusätzlicher Aufwand in der Verwaltung für die Abwicklung benannt.

Bei einem ergänzenden Einsatz („ÖPNV-Taxi“ in den ansonsten nicht angefahrenen Randbereichen als Anschlussmobilität zu den Nachtbuslinien) wurden anhand einer Fahrgast-schätzung und der Taxipreise Betriebskosten im Bereich von ca. 100.000 EUR/Jahr bis 400.000 EUR/Jahr abgeschätzt. Für einen möglichen eigenständigen „ÖPNV-Taxi“-Einsatz im Kerngebiet – anstelle des „Lümo“ – wurden Betriebskosten von ca. 800.000 EUR/Jahr abgeschätzt. Diese Kosten würden sich um Fahrgeldeinnahmen und evtl. Komfortzuschläge reduzieren.

Aufgrund der hohen Kosten für die im Grobkonzept abgeprüften Ansätze Nachtbus, „Lümo“, „ÖPNV-Taxi“ sowie die verschiedenen Kombinationen lautete die Empfehlung jedoch, keinen Nachtverkehr in der Hansestadt Lübeck zu bestellen.

Konzept von SWL Mobil für die Fortführung von „Lümo“

Das Konzept von SWL Mobil für eine Fortführung des „Lümo“-Angebots sieht verschiedene Varianten vor, die stufenweise aufeinander aufbauen. Dabei sind mehrere Variablen zu un-

terscheiden, die jeweils mit Kosten bewertet wurden. Veränderungen an diesen Variablen führen zu Veränderung der anzusetzenden Kosten.

- Bedienzeiten (nur am Wochenende bzw. an allen Wochentagen)
- Bediengebiet
- Einsatz von Nachtbuslinien
- Zuschlagsregelungen

Diese Variablen werden im Folgenden auf die Erfüllung der Ziele des 5. RNVP bzw. des Grobkonzepts sowie des Haushaltsbeschlusses überprüft.

Gestaltung der Bedienzeiten

Variante	Erfüllung 5. RNVP	Grobkonzept (VO/2025-14352)	Kostenoptimierung (Haushaltsbeschluss)
1: Wochenende Nächte Fr/Sa und Sa/So von 22:30 Uhr bis 5:00 Uhr	Ja	Nein Das Grobkonzept sieht im Sinne der Bedürfnisse der Gewerbebetriebe ein Nachtangebot auch unter der Woche vor.	Ja Durch den Entfall des Betriebs unter der Woche reduzieren sich die Betriebskosten.
2: Täglich Nächte Fr/Sa und Sa/So von 22:30 Uhr bis 5:00 Uhr, ansonsten von 22:30 Uhr bis 4:00 Uhr	Übererfüllung	Ja	Eher nein Der Betrieb unter der Woche (tendenziell nachfrageschwächer) erhöht die Betriebskosten.

Gegenüber dem Status Quo (Wochenende: 20:00 Uhr bis 4:00 Uhr, unter der Woche: 20:00 Uhr bis 1:00 Uhr) sind die Betriebszeiten nach hinten gerückt. Dies ergibt Sinn, um die Betriebsruhe der regulären Linienbusse zu überbrücken und gleichzeitig den Parallelverkehr mit den Bussen im Abendverkehr zu reduzieren. Der Beginn des Angebots um 22:30 Uhr ergibt sich laut SWL Mobil auch aus der Dienstschnidung des Fahrpersonals – ein noch späterer Beginn würde die Kosten hier nicht weiter senken.

Ausgestaltung des Bediengebiets von „Lümo“

Variante	Erfüllung 5. RNVP	Grobkonzept (VO/2025/14352)	Kostenoptimierung (Haushaltsbeschluss)
a: Kerngebiet bisheriges „Lümo“-Bediengebiet (ohne Stockelsdorf und Bad Schwartau, s. u.)	Eher nein Ein Großteil wird abgedeckt, einige relevante Stadtbereiche bleiben aber ohne Angebot (Moisling, Schlutup Kücknitz, Travemünde).	Eher nein Ein Großteil wird abgedeckt, einige relevante Stadtbereiche bleiben aber ohne Angebot (Moisling, Schlutup Kücknitz, Travemünde).	Nein Der Status Quo wird beibehalten; dadurch findet keine Kostenoptimierung statt.
a: Kerngebiet b: Moisling zusätzliche Bedienung von Moisling (ohne Niendorf)	Teils Ein Großteil wird abgedeckt, mehrere relevante Stadtbereiche bleiben aber ohne Angebot (Schlutup, Kücknitz, Travemünde).	Teils Ein Großteil wird abgedeckt, mehrere relevante Stadtbereiche bleiben aber ohne Angebot (Schlutup, Kücknitz, Travemünde).	Nein Durch die zusätzlich notwendigen Fahrzeuge steigen die Betriebskosten.

a: Kerngebiet b: Moisling c: Schlutup zusätzliche Bedienung von Schlutup	Teils Ein Großteil wird abgedeckt, mehrere relevante Stadtbereiche bleiben aber ohne Angebot (Kücknitz, Travemünde).	Teils Ein Großteil wird abgedeckt, mehrere relevante Stadtbereiche bleiben aber ohne Angebot (Kücknitz, Travemünde).	Nein Durch das zusätzlich notwendige Fahrzeug steigen die Betriebskosten.
--	--	--	---

Vom Umfang des Bedienegebiets abhängig ist auch die Anzahl der benötigten Fahrzeuge. Am Wochenende sind dabei jeweils mehr Fahrzeuge als unter der Woche vorgesehen (für das Kerngebiet in Variante a z. B. vier Fahrzeuge unter der Woche, sieben am Wochenende).

Die Verringerung der Fahrzeuganzahl ohne Anpassung des Bedienegebiets würde zu geringeren Betriebskosten, aber auch einer sinkenden Zuverlässigkeit des Angebots führen. Die Fahrzeuge wären häufiger ausgelastet und Fahrplanfragen müssten abgelehnt werden.

Eine Erweiterung von „Lümo“ bis Moisling inkl. Anbindung des Bahnhalt punkts würde die Betriebskosten erhöhen, allerdings auch zu einer Entzerrung der Fahrtnachfragen beitragen, da nicht alle Umstiege zwischen den Zügen von/nach Hamburg und „Lümo“ am Hauptbahnhof stattfinden. Ein ähnlicher Nutzen wurde auch durch die Verlängerung der Buslinien zum Bahnhalt punkts Moisling (vgl. VO/2022/11145) erwartet.

Im Rahmen des Förderprojekts „in2Lübeck“ werden seit Anfang 2025 auch Bad Schwartau und Stockelsdorf mit „Lümo“ erschlossen. Sobald die Finanzierung des „Lümo“ gemäß Haushaltsbeschluss Mitte 2026 aus dem städtischen Haushalt übernommen wird, entfällt diese Anbindung wiederum. Eine zusätzliche Bedienung dieser Gebiete (inkl. dann notwendiger, zusätzlicher Fahrzeuge) außerhalb der HL würde zudem dem Ansatz der Kostenoptimierung widersprechen.

Einsatz von Nachtbuslinien

Variante	Erfüllung 5. RNVP	Grobkonzept (VO/2025/14352)	Kostenoptimierung (Haushaltsbeschluss)
d: Nachtbuslinie nach Travemünde zusätzliche Nachtbuslinie über Kücknitz	Ja Gemeinsam mit „Lümo“ (a, b und c) werden alle relevanten Stadtbereiche angebunden.	Ja Gemeinsam mit „Lümo“ (a, b und c) werden alle relevanten Stadtbereiche angebunden.	Nein Die Kosten für die Nachtbuslinie sind trotz des hohen Nutzens sehr hoch.
e: Weitere Nachtbuslinien zusätzliche Nachtbuslinien im Kerngebiet	Übererfüllung Im 5. RNVP ist keine „Doppelschließung“ mit „Lümo“ und Bus vorgesehen. Die Nachtbuslinien können aber die Grundlast übernehmen und so einer Überlastung des „Lümo“ entgegenwirken.	Ja Die Nachtbuslinien dienen als Grundlast, die durch „Lümo“ ergänzt wird.	Nein Die Nachtbuslinien erzeugen zusätzliche Betriebskosten, obwohl die Gebiete bereits mit „Lümo“ erreicht werden. Ohne Nachtbusse kann es allerdings zu Überlastungen kommen.

Für den Korridor Innenstadt – Kücknitz – Travemünde bietet sich nur der Einsatz einer Buslinie an, die die Nachfrage im Korridor optimal bündeln würde. Ein „Lümo“-Betrieb bis Travemünde würde aufgrund der langen, zurückzulegenden Strecken eine deutliche Erhöhung der Fahrzeuganzahl (und damit der Betriebskosten) nach sich ziehen.

Zuschlagsregelungen

Der 5. RNVP und das Grobkonzept treffen keine Aussagen zu Zuschlagsregelungen. Daher wird diese Variable nicht anhand dieser Planansätze, sondern anhand inhaltlicher Kriterien überprüft. Diese Kriterien stehen dabei in einem Spannungsfeld zueinander:

Zuschlag	Kostendeckungsgrad	Zuverlässigkeit	Attraktivität des Angebots
Kein Zuschlag	Gering, ca. 2 – 3 % Lediglich normale Fahrgeldeinnahmen werden angesetzt. Ein Großteil der Fahrgäste ist mit Zeitkarten wie dem Deutschlandticket unterwegs.	Gering Es ist mit einer deutlichen Erhöhung der Fahrtanfragen zu rechnen. Bei gleichbleibendem Fahrzeugeinsatz sinkt die Fahrtannahmequote deutlich.	Hoch Ohne Zuschlag ist das Angebot sowohl für Fahrgäste im Freizeitverkehr als auch für Pendelnde sehr attraktiv. Die Fahrzeuge sind voll ausgelastet. Allerdings kann es zu Überlastungen und einer z. T. geringeren Zuverlässigkeit kommen.
Zuschlag: 2,00 EUR/Fahrt	Gering, ca. 15 % Das Erheben eines Zuschlags erhöht den Kostendeckungsgrad.	Mittel Durch den Zuschlag werden „unnötige“ Fahrten (z. B. Fahrten, die auch mit Fahrrad oder zu Fuß möglich wären), vermieden. Die Fahrtannahmequote ist ausreichend hoch.	Mittel Für Fahrgäste im Freizeitverkehr ist „Lümo“ erheblich günstiger als das Taxi; für regelmäßige Nutzende (z. B. Pendelnde) stellt der Zuschlag allerdings bereits eine gewisse Belastung dar. Die Fahrzeuge sind dennoch gut ausgelastet.
Zuschlag: 4,00 EUR/Fahrt	Mittel, ca. 20 % Trotz der Verdoppelung des Zuschlags erhöht sich die Kostendeckung nur unwesentlich, da gleichzeitig ein Fahrgastverlust prognostiziert wird.	Hoch Aufgrund des prognostizierten Fahrgastverlustes (gegenüber dem 2-€-Zuschlag) steigt die Fahrtannahmequote und damit die Zuverlässigkeit für die Nutzenden.	Gering Für Fahrgäste im Freizeitverkehr ist „Lümo“ weiterhin günstiger als das Taxi; für regelmäßige Nutzende (z. B. Pendelnde) stellt der Zuschlag allerdings eine hohe Belastung dar. Die Fahrzeuge sind nicht mehr voll ausgelastet.

Die Frage nach Komfort- bzw. Nachzuschlägen wird in anderen Regionen unterschiedlich gehandhabt. Manche Systeme wie „hin und wech“ in Neumünster kommen ohne Zuschlag aus, wohingegen an anderer Stelle Zuschläge zum Tragen kommen. In Hamburg-Harburg verkehrt „hvv hop“ mit einem Aufpreis von 2,00 EUR pro Einzelfahrt, es werden aber auch Wochenkarten (10,00 EUR) und Monatskarten (30,00 EUR) angeboten. Ein ähnliches Modell wird auch beim Linienbedarfsverkehr in der Schleiregion („NAHSHUTTLE SMILE24“ im Kreis Rendsburg-Eckernförde) angewendet (Zuschlag pro Fahrt 1,00 EUR, Monatskarte 15,00 EUR).

Ein pauschaler Zuschlag in der Höhe von 4,00 EUR/Fahrt ist insgesamt als vergleichsweise hoch einzuschätzen. Allerdings gibt es Ansätze, z. B. im Rhein-Main-Verkehrsverbund, bei denen neben einem Komfortzuschlag auch kilometerabhängige Entfernungspauschalen hinzukommen (z. B. bei „KNUT“ in Frankfurt 1,00 EUR/Fahrt als Komfortzuschlag sowie 0,30 EUR/Kilometer). Für Fahrten mit einer Länge von 10 Kilometern würde hier also auch insgesamt ein Zuschlag von 4,00 EUR erfolgen, kürzere Fahrten sind hingegen günstiger.

Für die Nachtbuslinien wird ebenfalls ein Zuschlag in gleicher Höhe wie beim „Lümo“ empfohlen. Allerdings sind hier im SWL-Konzept nur die Betriebskosten angegeben, nicht mögliche Fahrgeldeinnahmen. Dies entspricht dem Vorgehen bei anderen Ausweitungen des Busangebots (z. B. Ausweitung im Zuge des Bahnhofhaltepunkts Moisling).

Im Busverkehr sind Zuschläge in den Nachtbussen deutschlandweit hingegen inzwischen selten. Nur noch einzelne Städte wie beispielsweise Kaiserslautern oder Siegen erheben einen Zuschlag bzw. fahren in einem besonderen Nachttarif. Im Schleswig-Holstein-Tarif ist ein Zuschlag im Busverkehr bisher nicht vorgesehen. Hier müsste zunächst geklärt werden, ob eine Anpassung der Tarifbestimmungen sowie der Vertriebswege möglich wäre. Bei einem Verkauf des Zuschlags im Bus ist mit einer erheblichen Verlängerung der Einstiegszeiten an den Haltestellen zu rechnen.

Fazit

Die Ansätze von SWL Mobil sind inhaltlich grundsätzlich nachvollziehbar und zeigen die verschiedenen Varianten, unter denen das „Lümo“-Angebot weitergeführt werden könnte. Die Ausgestaltung von Bediengebiet, Bedienzeiten und Zuschlagsregelung geben dabei den Kostenrahmen vor.

Aus den dargestellten Varianten erscheinen folgende Kombinationen aus Sicht der bisher im 5. RNVP und im Grobkonzept gewählten Ansätze inhaltlich am zielführendsten (sortiert nach Betriebskosten):

Planung	Bedienzeiten	Räumlicher Umfang „Lümo“	Nachtbuslinien bis	Betriebskosten
1a (Beibehalt Status Quo, nur am Wochenende)	Wochenende	Kerngebiet	-	Ca. 425.000 EUR/Jahr
2a (Beibehalt Status Quo)	Täglich	Kerngebiet	-	Ca. 700.000 EUR/Jahr
1abcd (5. RNVP)	Wochenende	Kerngebiet, Moisling, Schlutup	Travemünde	Ca. 810.000 EUR/Jahr
2abcd (5. RNVP, täglich)	Täglich	Kerngebiet, Moisling, Schlutup	Travemünde	Ca. 1.503.000 EUR/Jahr
2abcde (Grobkonzept, Variante)	Täglich (Nachtbusse außer nach Travemünde nur am Wochenende)	Kerngebiet, Moisling, Schlutup	Travemünde Sereetzer Weg Eichholz Hochschulstadtteil Bahnhof Moisling	Ca. 1.748.000 EUR/Jahr
2abcde (Grobkonzept, vollständig)	Täglich	Kerngebiet, Moisling, Schlutup	Travemünde Sereetzer Weg Eichholz	Ca. 2.168.000 EUR/Jahr

			Hochschulstadtteil Bahnhof Moisling	
--	--	--	--	--

Auch wenn die genannten Betriebskosten noch durch Fahrgeldeinnahmen und evtl. Komfort- bzw. Nachtzuschläge reduziert werden, zeigen sich bei allen Varianten dennoch hohe Kosten, die bei einer Weiterbestellung durch die Hansestadt Lübeck zu tragen wären. Insbesondere die Varianten, die sich am Grobkonzept orientieren und einen zeitlich umfassenden Betrieb von „Lümo“ und Nachtbus vorsehen, schlagen hier mit Kosten im Millionenbereich deutlich zu Buche.

Die kostengünstigste Variante wäre die Variante 1a, d. h. ein „Lümo“-Betrieb nur am Wochenende und auch nur im Kerngebiet mit Betriebskosten von ca. 425.000 EUR/Jahr.

Analog zu den Überlegungen im Grobkonzept wäre anstelle des „Lümo“ auch ein Einsatz eines „ÖPNV-Taxis“ grundsätzlich möglich, wenn auch mit einigen offenen Fragen verbunden. Im Grobkonzept wurden für einen „ÖPNV-Taxi“-Betrieb analog zum Status Quo beim „Lümo“ Betriebskosten von ca. 800.000 EUR/Jahr abgeschätzt. Diese Kosten ergeben sich aus dem aktuell gültigen Taxitarif sowie den Leistungsparametern des aktuellen „Lümo“-Betriebs (Anzahl der Fahrgäste, durchschnittliche Fahrtlänge), wobei zukünftige Änderungen am Taxitarif (z. B. Einführung von Festpreisen) zu Anpassungen führen würden. Analog zu den „Lümo“-Überlegungen hätten Komfortzuschläge auch hier Auswirkungen auf den Ausgleichsbetrag, den die Hansestadt Lübeck übernehmen müsste. Im Vergleich lägen die Kosten für die Hansestadt Lübeck (ohne Einnahmen) für ein „ÖPNV-Taxi“ höher als für „Lümo“.

Andere Stellschrauben, um zu einer nennenswerten weiteren Kostenreduzierung beizutragen, ergeben sich aus Sicht der Verwaltung nicht. Erst mit der Marktreife von autonomen Fahrzeugen, wie von SWL Mobil ausführlicher in Anlage 1 beschrieben, wäre ein gewisses Kostenreduzierungspotenzial vorhanden. Der Markt und evtl. Förderungsmöglichkeiten werden beobachtet. Die Hansestadt Lübeck als ÖPNV-Aufgabenträger ist daneben Teil einer Arbeitsgruppe des Landes zum autonomen Fahren, die dazu beitragen soll, autonomes Fahren in Schleswig-Holstein zügig in einen ÖPNV-Regelbetrieb zu integrieren. Überlegungen zu besonders geeigneten Korridoren werden angestellt.

Angesichts der hohen Kosten empfiehlt die Verwaltung – wie bereits in VO/2025/14352 – weiterhin keine Umsetzung eines Nachtverkehrsangebots in der Hansestadt Lübeck ab 01.01.2027.

Ein anderslautender politischer Beschluss müsste bis Ende Juni 2026 erfolgen, damit SWL Mobil ausreichend Zeit für die Vorbereitung des Weiterbetriebs bliebe.

Anlagen:

- Anlage 1 Konzept von SWL Mobil zur Weiterführung von „Lümo“
- Anlage 2 Stellungnahme Frauenbüro vom 12.02.2026

Senatorin Joanna Hagen



**Stadtwerke
Lübeck mobil**

Lümo & Nachtverkehr ab 2027

Ausgangslage



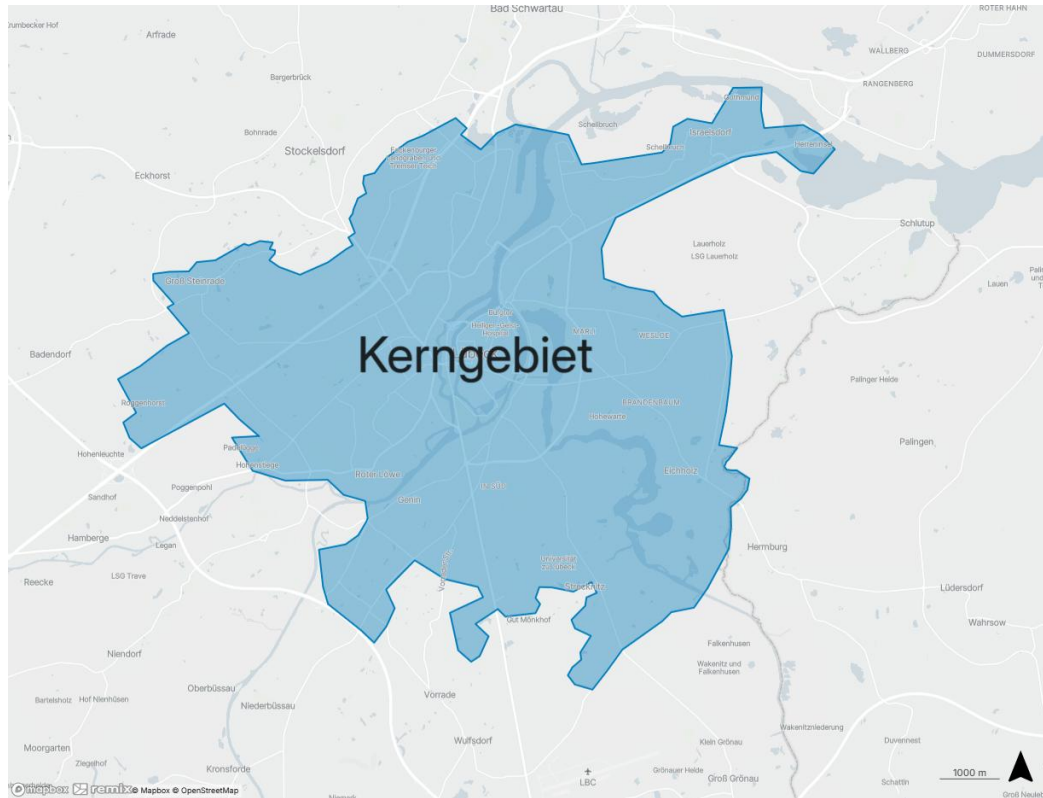
06.11.2025, Sondersitzung der Lübecker Bürgerschaft zum Haushalt 2026:

Das Lümo-Angebot wird im bisherigen Umfang bis Ende 2026 weiterhin erbracht. Die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger erstattet der SWL Mobil GmbH die anfallenden Kosten in Höhe von bis zu 325.000 €. Der Betrag ist entsprechend im Haushalt 2026 zu ordnen.

Bis zur Haushaltssitzung 2027 ist der Lübecker Bürgerschaft zu berichten, wie und ob eine kostenoptimierte Fortsetzung des Lümo-Angebots erfolgen kann. Hierin ist auch zu berichten, welche Mittel zur Förderung des autonomen Fahrens ab dem Jahr 2027 oder später zur Finanzierung herangezogen werden können.

(CDU, BÜ90/Die Grünen, FDP: Haushaltsbegleitbeschluss 2026)

Lümo-Varianten ab 2027



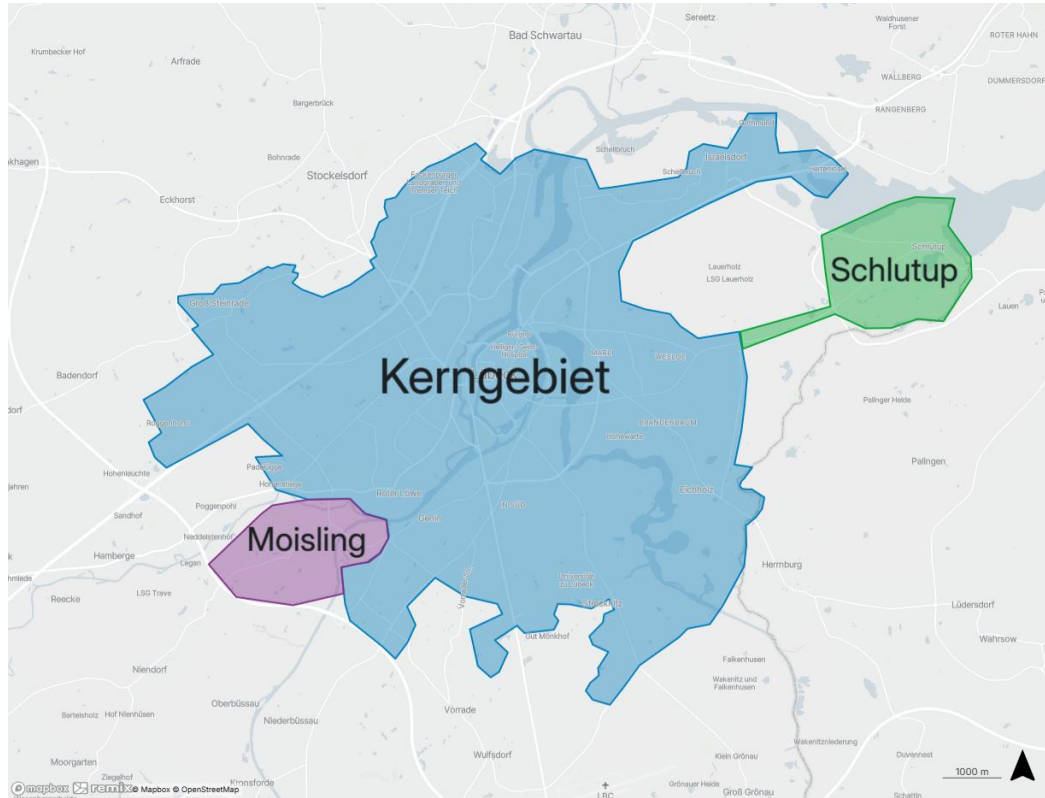
1a) Kerngebiet (nur Wochenende)

- Gebiet: Lübeck-Kerngebiet (ohne StoDo+BS)
- Anzahl-Fahrzeuge: 7
- Betriebstage: nur Fr+ Sa+ vor Feiertagen
- Betriebszeiten: 22:30 Uhr - 05:00 Uhr
- **Betriebskosten: 425.000 €/Jahr**

2a) Kerngebiet (alle Tage):

- Gebiet: Lübeck-Kerngebiet (ohne StoDo+BS)
- Anzahl-Fahrzeuge: 4 So-Do, 7 Fr+Sa
- Betriebstage: alle Tage
- Betriebszeiten:
 - 22:30 Uhr - 04:00 Uhr (So-Do)
 - 22:30 Uhr - 05:00 Uhr (Fr+Sa)
- **Betriebskosten: 700.000 €/Jahr**

Lümo-Varianten ab 2027



1b) Moisling (nur Wochenende)

- + 2 Fahrzeuge (wg. Bhf.)
- **Betriebskosten: 105.000 €/Jahr**

2b) Moisling (alle Tage)

- + 2 Fahrzeuge (Fr+Sa), + 3 Fahrzeug (So-Do)
- **Betriebskosten: 175.000 €/Jahr**

1c) Schlutup (nur Wochenende)

- + 1 Fahrzeug
- **Betriebskosten: 55.000 €/Jahr**

2c) Schlutup (alle Tage)

- + 1 Fahrzeug (alle Tage)
- **Betriebskosten: 123.000 €/Jahr**

Nachtbus-Varianten ab 2027



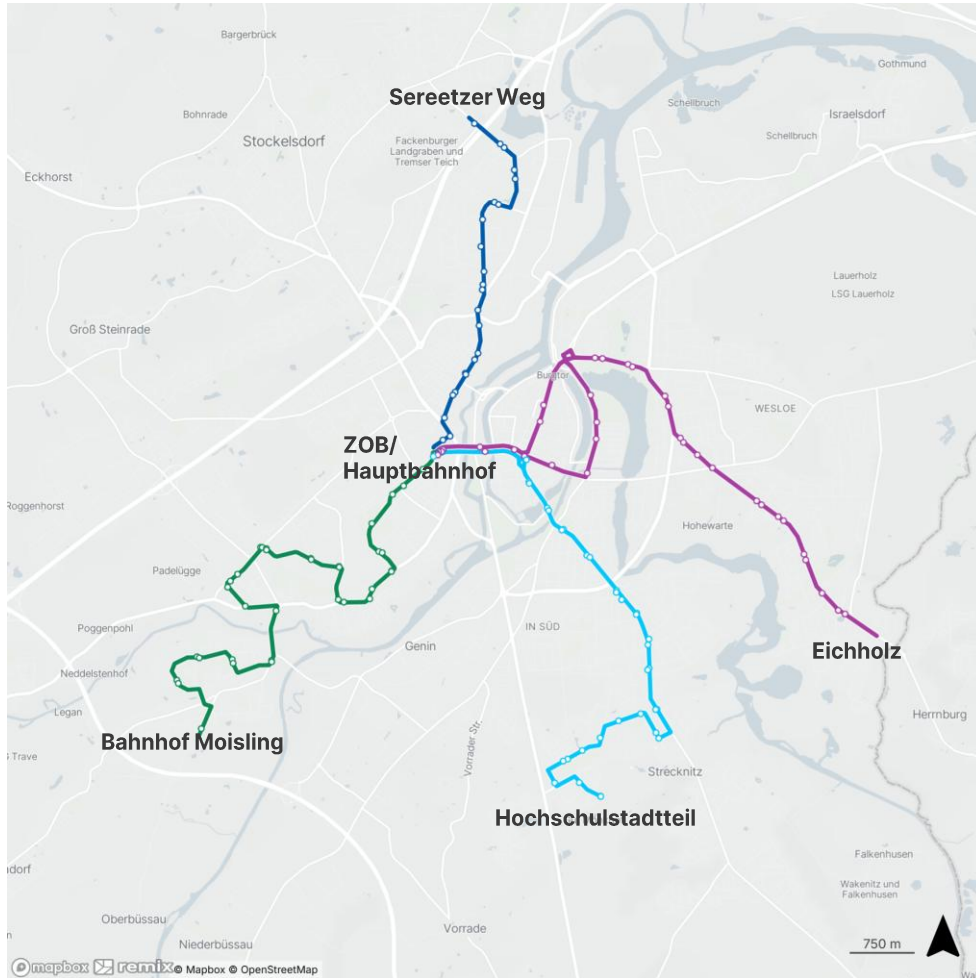
1d) Nachtbuslinie ZOB-Travemünde (nur Wochenende)

- 60-Min.-Takt ab ZOB
- über Kücknitz, Roter Hahn
- **Betriebskosten: 225.000 €/Jahr**

2d) Nachtbuslinie ZOB-Travemünde (alle Tage)

- 60-Min.-Takt ab ZOB
- über Kücknitz, Roter Hahn
- **Betriebskosten: 505.000 €/Jahr**

Nachtbus-Varianten ab 2027



1e) weitere Nachtbuslinien (nur Wochenende)

- 60-Min.-Takt ab ZOB
- Nach: Sereetzer Weg, Hochschulstadtteil, Eichholz, Moisling
- **Betriebskosten: 245.000 €/Jahr**

2e) weitere Nachtbuslinien (alle Tage)

- 60-Min.-Takt ab ZOB
- Nach: Sereetzer Weg, Hochschulstadtteil, Eichholz, Moisling
- **Betriebskosten: 665.000 €/Jahr**

Lümo-Tarif ab 2027



- Grundsatz: Keine Kannibalisierung des Linienverkehrs! Keine Lümo-Fahrt bei Linienangebot (max. Laufdistanz zur Haltestelle und max. Wartezeit sind zu definieren).
- Wenn kein Linienangebot vorhanden, folgende Tarifmöglichkeiten:
 - a) ÖPNV-Preis + kein Zuschlag:**
 - Fahrzeuge wären voll ausgelastet
 - Annahmquote der Fahrtanfragen bei geschätzt 50%
 - b) ÖPNV-Preis + Zuschlag 2€/Person**
 - Fahrzeuge wären voll ausgelastet
 - Annahmquote der Fahrtanfragen bei ca. 80-90%
 - c) ÖPNV-Preis + Zuschlag 4€/Person** (Empfehlung des Bürger:innenrats in Lübeck)
 - Fahrzeuge wären nicht voll ausgelastet
 - Annahmquote der Fahrtanfragen bei ca. 90-100%

Zusammenfassung Betriebskosten und Ausgleichsbetrag Lümo



<u>lümo- Varianten Nur Wochenende</u>	Betriebskosten	Ausgleichsbetrag (ohne Zuschlag)	Ausgleichsbetrag (2€ Zuschlag)	Ausgleichsbetrag (4€ Zuschlag)	Beschreibung
1a) Kerngebiet	425.000 €	420.000 €	365.000 €	340.000 €	Kerngebiet, 7 Fahrzeuge nur Fr, Sa und vor Feiertagen, 22:30-05:00 Uhr
1b) + Moisling	105.000 €	103.000 €	90.000 €	83.000 €	Moisling, 2 Fahrzeuge nur Fr, Sa und vor Feiertagen, 22:30-05:00 Uhr
1c) + Schlutup	55.000 €	52.000 €	45.000 €	42.000 €	Schlutup, 1 Fahrzeug nur Fr, Sa und vor Feiertagen, 22:30-05:00 Uhr
1) Gesamt	585.000 €	575.000 €	500.000 €	465.000€	Kerngebiet + Schlutup + Moisling, 10 Fahrzeuge nur Fr, Sa und vor Feiertagen, 22:30-05:00 Uhr

→ Kosten für 2027, Dynamisierung für Folgejahre

<u>lümo- Varianten Alle Tage</u>	Betriebskosten	Ausgleichsbetrag (ohne Zuschlag)	Ausgleichsbetrag (2€ Zuschlag)	Ausgleichsbetrag (4€ Zuschlag)	Beschreibung
2a) Kerngebiet	700.000 €	690.000 €	600.000 €	555.000 €	Kerngebiet, 4 Fahrzeuge So-Do 22:30-04:00, 7 Fahrzeuge Fr, Sa und vor Feiertagen, 22:30-05:00 Uhr
2b) + Moisling	175.000 €	172.000 €	145.000 €	135.000 €	Moisling, 2 Fahrzeuge So-Do 22:30-04:00, 2 Fahrzeuge Fr, Sa und vor Feiertagen, 22:30-05:00 Uhr
2c) + Schlutup	123.000 €	120.000 €	108.000 €	102.000 €	Schlutup, 1 Fahrzeug für So-Do 22:30-04:00, 1 Fahrzeug Fr, Sa und vor Feiertagen, 22:30-05:00 Uhr
2) Gesamt	998.000 €	982.000 €	853.000 €	792.000 €	Kerngebiet + Moisling + Schlutup, 7 Fahrzeuge So-Do 22:30-04:00, 10 Fahrzeuge Fr, Sa und vor Feiertagen, 22:30-05:00 Uhr

→ Kosten für 2027, Dynamisierung für Folgejahre

Zusammenfassung Betriebskosten Nachtbusse



Nachtbus-Varianten	Betriebskosten	Beschreibung (Fahrplanleistung siehe Grobkonzept)
1d) + Travemünde (nur WE)	225.000 €	60-Min.-Takt ZOB-Travemünde, nur Fr, Sa und vor Feiertagen
1e) + Travemünde (alle Tage)	505.000 €	60-Min.-Takt ZOB-Travemünde, alle Tage
2d) + weitere Nachtbusse (nur WE)	245.000 €	60-Min.-Takt ab ZOB in vier Richtungen, nur Fr, Sa und vor Feiertagen
2e) + weitere Nachtbusse (alle Tage)	665.000 €	60-Min.-Takt ab ZOB in vier Richtungen, alle Tage

→ Kosten für 2027, Dynamisierung für Folgejahre

→ Empfehlung: Nachttarifzuschlag auch für Nachtbusse (identisch wie Lümo)

Perspektive autonomes Fahren



- Für Lümo würden autonome Kleinbusse im Flächenbetrieb gut passen.
- Beispiele aus anderen Städten: ahoi (VHH), ALIKE (Hochbahn), KIRA (KVG-Offenbach)
- SWLM beobachtet die Entwicklung und ist in den entsprechenden VDV-Arbeitsgruppen aktiv. SWLM plant aber aktuell keine Beteiligung an einem Forschungsprojekt zur Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnologie.
- Vorgehen SWLM: Inbetriebnahme wenn autonome Fahrzeuge ohne zusätzliches Personal im Fahrzeug im öffentlichen Straßenraum eingesetzt werden können und die Fahrzeuge auf dem Markt zu „normalen“ Preisen verfügbar sind.



Danke.

kostenoptimierte Fortsetzung des Lümo-Angebotes ab 2027, VO/2026/14884
hier: Stellungnahme des Frauenbüros dazu

Bereits zum „Grobkonzept für den ÖPNV in der Nachtverkehrszeit, [VO/2025/14352](#) haben wir im vergangenen Jahr Stellung genommen, denn: die Nutzung des ÖPNV in den Abendstunden oder nachts ist für viele Fahrgäste, insbesondere Frauen und Senior:innen, aus Sicherheitsgründen ein mit Angst behaftetes Thema.

Laut [SKiD](#) (2020) fühlen sich nur 33,3% der Frauen nachts im ÖPNV sicher, Männer fühlen sich hingegen zu 60% sicher, Hieraus resultiert auch nach wie vor die unterschiedliche Nutzung des ÖPNV in der Nacht.

Seit Schaffung der Funktion der kommunalen Gleichstellungsbeauftragten bei der HL im Jahr 1989 ist das Nachtangebot des ÖPNV Thema (siehe bzgl. der Historie S. 2 des Berichtes, VO/2025/14352), an dem sich bis heute, mehr als 35 Jahre später, wenig geändert hat. Initiierten meine Vorgängerinnen Anfang der 90er Jahre das Frauen-Nacht-Taxi, das später vom ASTI abgelöst wurde, welches dann 2007 aus Kostengründen eingestellt wurde, ist die Einführung des LÜMO im Jahr 2018 eine attraktive, den ÖPNV ergänzende Lösung, die zunehmend insbesondere auch von Lübeckerinnen und Senior:innen genutzt wird.

Der Bericht machte deutlich: das LÜMO wird „insbesondere in Bezug auf subjektive Sicherheit, ... und kurze Wege“ gerne überdurchschnittlich in der Nacht genutzt. Die wachsende Zahl der Nutzer:innen (pro Monat 700 zusätzlich) sprach und spricht für sich.

Bedarf nach sicheren Wegen gibt es insbesondere

- für Schichtarbeiter:innen (z.B. im Reinigungsdienst, in der Pflege – klassische Frauenarbeitsbereiche)
- für Nutzer:innen der kulturellen Angebote in der Stadt; insbesondere die frühe Dunkelheit in den Wintermonaten hindert viele Menschen, insbesondere Frauen und Senior:innen daran, Angebote der Stadt zu nutzen – und verringert somit ihre Teilhabemöglichkeiten am sozialen und kulturellen Leben.

Im genannten Bericht wurde deutlich, dass Lübeck bereits jetzt die einzige Großstadt Deutschlands OHNE durchgehenden nächtlichen ÖPNV-Verkehr, zumindest am Wochenende, ist.

Vor dem Hintergrund, dass nicht alle Menschen an den sogenannten „kurzen Wegen“ wohnen und die Wege außerhalb der Innenstadt lang sind und Lübecker:innen sich auf diesen Wegen nicht sicher fühlen (siehe auch [Umfrage zu Angsträumen in Lübeck](#) vom Dezember 2020), bedarf es hier eines Ausbaus der Nachtverkehrszeit.

Die aufgrund der aktuellen Haushaltslage ausgesprochene Empfehlung, kein Nachtverkehrsangebot in Lübeck vorzuhalten, ist aus gleichstellungspolitischer Sicht ein nicht haltbarer Zustand. Lübeck wird somit zu einer Stadt, die nicht nur „Nachtschwärmer:innen“, sondern insbesondere auch allen in der Nacht / Dunkelheit beschäftigten Menschen in der Stadt KEINEN nutzbaren ÖPNV anbietet.