



**Vorlagennummer:** 20/0223  
**Vorlagenart:** Antwort auf Anfrage öffentlich  
**Datum:** 18.05.2026

**Federführend:** 5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

**Bearbeitung:** Alexander Stäwen

## Antwort auf die Anfrage des AM Dan Teschner (FDP) zur kostenoptimierten Fortsetzung des Lümo-Angebots und zum ÖPNV-Taxi

---

Beratungsfolge:		
01.06.2026	Senat	zur Senatsberatung
15.06.2026	Bauausschuss	zur Kenntnisnahme

### Anlass:

Vom AM Dan Teschner wurden in der Bauausschusssitzung am 20.04.2026 folgende Themen in Bezug auf den Bericht zur kostenoptimierten Fortsetzung des Lümo-Angebots (VO/2026/14884) aufgeworfen:

- Vergleich von „Lümo“ und „ÖPNV-Taxi“
- Verhältnis von Kosten und Nutzen (Fahrgastvolumen, Fahrgaststruktur)

### Antwort:

Die Beantwortung wurde mit SWL Mobil abgestimmt.

#### „Lümo“ und „ÖPNV-Taxi“

Beide Vorlagen zum Nachtverkehr (VO/2025/14352 und VO/2026/14884) beschäftigen sich bereits mit dem Vergleich von „Lümo“ und „ÖPNV-Taxi“. Für den Fahrgast sind beide Ansätze dabei sehr ähnlich in dem Sinne, dass Fahrten bei Bedarf über eine App gebucht werden können und der ÖPNV-Tarif (zzgl. Zuschlag) zum Einsatz kommt. Im Hintergrund ergeben sich aber einige Unterschiede, die in dieser Tabelle zusammengefasst sind:

	„Lümo“	„ÖPNV-Taxi“
<b>Fahrgasterfahrung</b>	<b>Attraktiv</b> Direkte Fahrten von Haltestelle zu Haltestelle (baulich vorhandene und virtuelle Haltestellen), Ridepooling (Bündelung mehrerer Fahrgastwünsche in einer Fahrt), Fahrten zum ÖPNV-Tarif, ggf. mit Komfortzuschlag.	<b>Attraktiv</b> Direkte Fahrten von Haltestelle zu Haltestelle (baulich vorhandene und virtuelle Haltestellen), Ridepooling (Bündelung mehrerer Fahrgastwünsche in einer Fahrt), Fahrten zum ÖPNV-Tarif, ggf. mit Komfortzuschlag.
<b>Betriebskosten</b> (Weiterbetrieb heutiges Angebot)	ca. <b>700.000 €/Jahr</b> Basis: tatsächliche erwartete Betriebskosten (Fahrzeuge, Fahrpersonal, zurückgelegte Kilometer, Software etc.)	ca. <b>800.000 €/Jahr</b> Basis: Abschätzung anhand der „Lümo“-Nachfrage <sup>1</sup> und dem gültigen Taxitarif (als Grundlage der Abrechnung beim „ÖPNV-Taxi“). Weitere Kosten für HL durch Buchungs- und Dispositionsoftware sowie ggf. Personalbedarf
<b>Kostensteuerung</b>	<b>Hoch</b> Anzahl der Fahrzeuge im Einsatz als begrenzender Faktor	<b>Unklar, ggf. gering</b> Begrenzung der Fahrzeuganzahl rechtlich nicht möglich. Bei sehr hoher Fahrzeuganzahl kein systemischer Anreiz für Ridepooling
<b>Verlässlichkeit</b>	<b>Hoch</b> Eigene Flotte; Ablehnung von unter 10 % der Fahrtanfragen	<b>Unklar, ggf. gering</b> Keine eigene Flotte; gerade im Nachtverkehr kleinere Fahrzeuganzahl im Taxiverkehr. Bei hoher Auslastung der Flotte durch reguläre Taxifahrten nur geringes oder gar kein „ÖPNV-Taxi“-Angebot.
<b>Zusätzlicher Verwaltungsaufwand</b>	<b>Gering</b> Abrechnung im Rahmen des bestehenden öDA	<b>Hoch</b> Aufwand für Klärung rechtlicher Fragestellungen, Ausschreibung und Verwaltung, Software sowie Abrechnung mit den beteiligten Taxiunternehmen.
<b>Ausstattungsqualität der Fahrzeuge</b>	<b>Hoch</b> Elektrischer Betrieb der „Lümo“-Flotte. Vorhalt von barrierearmen Fahrzeugen für Rollstuhlbeförderung.	<b>Eingeschränkt</b> Bestimmte Fahrzeugqualitäten (z. B. elektrischer Antrieb, Rollstuhlbeförderung) als denkbare Förderbedingung beim „ÖPNV-Taxi“. Aufgrund geringer Anzahl solcher Fahrzeuge in der Taxi-Flotte allerdings nicht sinnvoll im Sinne eines höheren

<sup>1</sup> Basis: ca. 41.000 Fahrgäste im Jahr 2024 mit einer durchschnittlichen Fahrtlänge von 6,2 km/Fahrt

	„Lümo“	„ÖPNV-Taxi“
		Fahrzeugangebots.
<b>Voraussetzungen für die Einführung autonomen Fahrens</b>	<b>Gut</b> Nach Marktreife autonomer Fahrzeuge ist der Einsatz in der (begrenzten) „Lümo“-Flotte möglich. Strategische Steuerung durch HL und SWL Mobil gegeben.	<b>Eingeschränkt</b> Einsatz autonomer Fahrzeuge im „ÖPNV-Taxi“ bedingt entsprechende unternehmerische Entscheidungen der Taxiunternehmen.
<b>Auswirkungen auf das Taxigewerbe</b>	<b>Negativ</b> „Lümo“ wird von den Fahrgästen als taxiähnlich wahrgenommen und ist durch die Anwendung des ÖPNV-Tarifs (trotz Komfortzuschlag) für den Fahrgast deutlich günstiger als eine reguläre Taxifahrt. Durch die geringere Nachfrage sinkt die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Taxigewerbes an sich.	<b>Positiv</b> Eine städtische Subventionierung des „ÖPNV-Taxi“ setzt einen positiven Anreiz für das Taxigewerbe, das Verkehrsangebot auszuweiten.

Der Aspekt, dass die Betriebskosten für das „ÖPNV-Taxi“ höher als die für ein vergleichbares „Lümo“ (ca. 700.000 €/Jahr) sind, erscheint erst einmal unintuitiv – für „Lümo“ ist immerhin die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge und das Einstellen zusätzlicher Fahrpersonale notwendig, während das „ÖPNV-Taxi“ auf bestehende Ressourcen zurückgreift und diese nur zusätzlich auslastet. Allerdings werden die Kosten im Modell des „ÖPNV-Taxi“ nicht anhand von Marktpreisen, sondern anhand des festgelegten Taxitarifs berechnet. Der Bezug auf den Taxipreis ist dabei aus rechtlichen Gründen notwendig.

Die Betriebskosten von ca. 800.000 €/Jahr beziehen sich auf eine Nachfrage, die sich 1:1 wie bei „Lümo“ im Jahr 2024 verteilt. Je nach Nachfrageentwicklung kann es auch zu höheren oder niedrigeren Preisen kommen. Eine Rolle spielt hier insbesondere die Fahrzeugverfügbarkeit bei den Taxis, die im Vorfeld nur schwer prognostiziert werden kann. Dies wiederum spielt auch erheblich auf das Thema Verlässlichkeit ein.

Nach Einschätzung der Verwaltung ist das Modell „ÖPNV-Taxi“ daher insgesamt für die spezifischen Bedürfnisse im Nachtverkehr der Hansestadt Lübeck als Grundangebot bzw. einziges Angebot nicht sinnvoll geeignet. Im Grobkonzept für den ÖPNV in der Nachtverkehrszeit wurde angeregt, ergänzend zu einem Nachtbusnetz und zu einem „Lümo“-Fortbetrieb ein „ÖPNV-Taxi“-Angebot für die nicht angebotenen, peripheren Gebiete zu schaffen. Dies würde einen positiven Anreiz für das Taxigewerbe an sich bedeuten und so seine ergänzende Funktion im ÖPNV-System stärken.

Ohne Beschluss einer Finanzierung von Nachtverkehr (unabhängig davon, ob es sich um „Lümo“, ein „ÖPNV-Taxi“ oder Nachtbusse handelt) durch die Bürgerschaft wird die Erschließung außerhalb der ÖPNV-Bedienzeiten weiterhin durch Taxen und Mietwagen sichergestellt. In Bezug auf die oben aufgeführten Kriterien ergeben sich hier folgende Einschätzungen:

- Für die Hansestadt Lübeck entstehen keinerlei zusätzliche Kosten für Verkehrsleistungen, Software oder Verwaltung. Allerdings bestehen damit auch so

gut wie keine Einflussmöglichkeiten in Bezug auf Fahrzeugausstattungen, Anbindungsqualitäten oder das autonome Fahren.

- Für die Fahrgäste ergibt sich eine deutliche Erhöhung der Mobilitätskosten durch Anwendung des Taxitarifs. Allerdings entfällt das Ridepooling mit anderen Fahrgästen und eine Haustürbedienung ist möglich.
- Zurzeit wird im Taxiverkehr abends und in der Nacht von z. T. längeren Wartezeiten berichtet. Durch die entfallende „Konkurrenz“ durch „Lümo“ besteht allerdings seitens der Taxiunternehmen ein Anreiz, die Angebotsqualität in den Randzeiten zu verbessern. In der Folge kann sich auch die Angebotsqualität zu den übrigen Zeiten, in denen der Taxiverkehr eine wichtige Funktion in der Daseinsvorsorge übernimmt, verbessern.

#### Fahrgastvolumen und Fahrgaststruktur

Grundsätzlich kann hier auch auf die Daten aus der Antwort zur Anfrage des AM Bernhard Simon verwiesen werden (VO 20/0083).

SWL Mobil hat in der Anlage 1 weitere Auswertungen der „Lümo“-Nachfrage aus dem Jahr 2025 zur Verfügung gestellt.

Diese Daten umfassen eine räumliche Clusterung von Ein- und Ausstiegen bei den „Lümo“-Fahrten. Schwerpunkte der Nachfrage sind dabei bei den Einstiegen vor allem der Bereich ZOB/Hauptbahnhof und die Altstadt. Ausstiege verteilen sich mehr über die dichter besiedelten Teile des Stadtgebiets.

Wichtige Ziele im Freizeitverkehr (z. B. die westliche Altstadt oder der Bereich Lohmühle) sind durchaus stark vertreten. Allerdings lässt sich daraus nicht ableiten, dass „Lümo“ nur im Freizeitverkehr genutzt werde. SWL Mobil verweist hier z. B. auch auf die regelmäßige Nachfrage in den Gewerbegebieten (z. B. Roggenhorst, aber auch Genin) oder am UKSH. Erkennbar ist auch eine gewisse Nachfrage im Bereich des Betriebshof von SWL Mobil am Ratekauer Weg, die ggf. von Fahrpersonal am Schichtende ausgelöst wird. „Lümo“ erfüllt somit verschiedene Fahrtzwecke.

Da bei Lümo außerdem derzeit drei von zehn Fahrzeugen mit einer Rampe für Rollstuhlfahrende ausgestattet sind, können auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen spontan abends/nachts unterwegs sein.

Eine Aussage über das Kosten-Nutzen-Verhältnis von „Lümo“ ist insgesamt nur schwer zu treffen, da viele verschiedene Varianten im Raum stehen. Das bisherige, im Rahmen des Förderprojekts finanzierte Angebot ist nicht kostenoptimiert und hat, gerade unter der Woche, einen hohen Parallelverkehr zum Busangebot.

Die Varianten, die in VO/2026/14884 für einen Weiterbetrieb vorgeschlagen werden, sehen demgegenüber Anpassungen in der Bedienzeit vor, sodass Parallelfahrten mit dem Busverkehr verringert werden. In der Variante 2a, die in etwa dem Status Quo vor der Erweiterung auf Bad Schwartau und Stockelsdorf entspricht, und mit einem Zuschlag von 2 €/Fahrt rechnet SWL Mobil mit ca. 50.000 Fahrgästen pro Jahr. Es entstünde für die Hansestadt Lübeck ein Ausgleichsbetrag von ca. 600.000 €/Jahr, entsprechend ca. 12 €/Fahrgast. Dieser Wert liegt im Durchschnitt anderer Linienbedarfsverkehre. Ohne zusätzlichen Nachtverkehr (also mit einer Erschließung nur über Taxen und Mietwagen)

ergeben sich für die Hansestadt Lübeck keine weiteren Kosten, mit den oben dargestellten Vor- und Nachteilen.

**Anlage(n):**

1 - Anlage 1 - zusätzliche Lümo-Daten 2025\_2 (öffentlich)

Senatorin Joanna Hagen