



Vorlagennummer: 20/0036-02
Vorlagenart: Antrag der SPD-Bürgerschaftsfraktion öffentlich
Datum: 25.06.2026

Antragstellend: 1.100 - Büro der Bürgerschaft

Kontakt: christiane.nimz@luebeck.de, 122-1013

Änderungsantrag der SPD-Fraktion zur VO 0036-01 Änderungsantrag Die Fraktion zu: Kostenoptimierte Fortsetzung des Lümo-Angebots ab 2027 (ursprünglich VO/2026/14884)

Beratungsfolge:		
25.06.2026	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	zur Entscheidung

Antrag:

Eine ersatzlose Einstellung des Nachtverkehrs kommt nicht in Betracht.

Die Gremien werden beauftragt, auf Grundlage des ausgearbeiteten Nachtbusnetzes der Stadtwerke Lübeck Mobil ein Nachfolgekonzept für einen stadtweiten Nachtverkehr zu erarbeiten und dem zuständigen Ausschuss zur Beschlussfassung vorzulegen. Dabei sind mindestens folgende zwei Varianten zu prüfen:

- Variante A: Taxibasierter Linienbedarfsverkehr (ÖPNV-Taxi)
- Variante B: Linienbedarfsverkehr mit Kleinbussen (Bedarfslinienverkehr)

Die Prüfung umfasst Realisierbarkeit, Kosten, Zeitrahmen sowie die Erfüllung der Mindeststandards ÖPNV-Integration, Außerhalb der Tagesbedienzeiten, Barrierefreiheit und Stadtteilgerechtigkeit.

Begründung:

Der Nachtverkehr erfüllt eine eigenständige Daseinsvorsorge-funktion, die sich von Tagesverkehren strukturell unterscheidet: Die Nachfrage ist zeitlich konzentriert und räumlich zerstreut, die Nutzenden – Spätschichtarbeitende, Gastronomiebeschäftigte, Menschen ohne PKW-Verfügbarkeit – sind auf ein verlässliches ÖPNV-Angebot besonders angewiesen. Eine ersatzlose Streichung würde überproportional vulnerable Gruppen treffen und widerspräche dem Grundsatz einer stadtteilgerechten Mobilitätsversorgung in Lübeck.

Die SPD-Fraktion sieht daher Handlungsbedarf und beabsichtigt, die Verwaltung mit der Erarbeitung eines Nachfolgekonzepts zu beauftragen.

Konzeptoptionen

Zwei Betriebsmodelle kommen als Nachfolge für das Lümo in Betracht. Die Varianten unterscheiden sich im Betriebsmittel und den daraus folgenden rechtlichen sowie organisatorischen Konsequenzen.

Variante A – Taxibasierter Linienbedarfsverkehr (ÖPNV-Taxi)

Taxifahrzeuge übernehmen die Fahrtleistungen als konzessionierter Linienbedarfsverkehr entlang der Nachtbuslinien. Durch die Konzessionierung als Linienverkehr gemäß PBefG ist das Fahrzeug kein Gelegenheitsverkehr mehr – Verbundtarif und ÖPNV-Zuordnung sind damit grundsätzlich möglich. Nutzung des Festpreistarifs mit kommunaler Förderung. Das Modell hat den Vorteil, dass keine eigene Fahrzeugflotte vorgehalten werden muss; stattdessen wird die in den Abend- und Nachtstunden häufig unterausgelastete Taxikapazität aktiviert.

Allerdings stellt diese Konstruktion höhere Anforderungen an Vertragsgestaltung und Qualitätssicherung: Barrierefreiheit ist nicht standardmäßig gewährleistet und muss vertraglich gesichert werden; Verlässlichkeit und Betriebsqualität hängen stärker vom kooperierenden Taxiunternehmen ab. Der Planungsvorlauf länger, da neben dem PBefG-Genehmigungsverfahren eine Kooperationsvereinbarung mit den beteiligten Taxiunternehmen und dem Verbund erforderlich ist. Zudem ist im Vorfeld zu klären, ob das Modell in der gewünschten Form öffentlich bezuschussungsfähig ist.

Variante B – Linienbedarfsverkehr mit Kleinbussen

Fahrzeuge bedienen die festen Nachtbuslinien ausschließlich auf Anforderung – das heißt: nur wenn tatsächlich gebucht wird. Linienführung und Haltestellenstruktur des bestehenden Nachtnetzes bleiben unverändert. Rechtlich handelt es sich um einen Linienverkehr gemäß § 42 PBefG (Linienbedarfsverkehr) – damit vollständig dem ÖPNV zuzuordnen, verbundtarifiert. Barrierefreiheit ist gesetzlich verankert und bedarf keiner zusätzlichen vertraglichen Absicherung

Anlage(n):

Keine

Fraktionsvorsitzende(r)
1.100 - Büro der Bürgerschaft