


Verkehr in Weißwasser: Neue App verbindet Bus-Fahrplan und günstiges ÖPNV-Taxi

Jürgen Scholz

 Der Zweckverband Oberlausitz-Niederschlesien ZVON arbeitet an einer ÖPNV-App und sucht Test-Nutzer für das ÖPNV-Taxi im Raum Weißwasser.

30. Dezember 2024 um 05:00 Uhr Weißwasser



Können Taxis die Lücke in den Fahrplänen füllen? Ein Projekt in Ostsachsen sollte es zeigen. Test-Region ist Weißwasser.

Frank Rumpenhorst/dpa

Der ZVON will nun doch eine eigene App für den Bus- und Bahnverkehr in Ostsachsen herausbringen. Dazu soll im Raum Weißwasser auch das ÖPNV-Taxi getestet werden. Schließlich fährt nicht immer und überall ein Bus – und manchmal scheitert es bereits am Weg bis zur nächsten Bushaltestelle.

Im März soll Start für das Projekt sein, das beim Zweckverband Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) unter dem Namen „Prima + ÖV“ läuft und vom Bundesministerium für Verkehr und Digitales gefördert wird. Fünf bis zehn [Testnutzer werden ab sofort gesucht](#) rund um Weißwasser, Boxberg und Krauschwitz. Bei ihnen sollte es sich am besten um regelmäßige Nutzer von Bus und Bahn handeln, so ZVON-Mitarbeiterin Ilka Hunger.

Denn zum einen soll die App auf Herz und Nieren getestet werden, zum anderen ein vollkommen neues Verfahren. Bei der Testphase des Kombi-Modells, das auch unter dem Begriff ÖPNV-Taxi bekannt ist, macht das Taxi-Unternehmen Mäder aus Weißwasser mit.

Taxis sollen die Lücken im Bus-Verkehr ausfüllen

Das Prinzip: Wenn kein Bus fährt, kann das Taxi gerufen werden. Es füllt entweder Lücken im ÖPNV-Fahrplan oder kann dort ergänzen, wo keine Busse mehr fahren. Der Preis soll dem normalen Tarif für Bus und Bahn entsprechen, plus einem Zuschlag.

Der Grundgedanke dahinter: Taxis und Fahrer sind da – aber nicht immer ausgelastet. Und das ist bereits ein wesentlicher Unterschied zu den Bürgerbus-Ansätzen, wie sie im Raum Boxberg/Rietschen geplant waren – aber dort sowohl am fehlenden Geld für Kleinbusse als auch an fehlenden ehrenamtlichen Fahrern scheiterten.

Eine Handy-App soll die Angebote prüfen und verbinden

Das Ziel bei dem App-integrierten Ansatz ist: Bus- und Bahn-Angebote sollen am Ende über eine App mit Taxi und privaten Mitfahrmöglichkeiten kombiniert werden können – in einem System. Das Programm auf dem Handy prüft erst, ob es eine Busverbindung gibt. Wenn das nicht der Fall ist, kommt das ÖPNV-Taxi ins Spiel. Es kommt zum Abfahrtsort, nicht von einer Bushalteselle, wie es bei Systemen wie Flexibus in Süddeutschland der Fall ist. „Wenn ich den Komfortpreis zahlen, will ich auch Komfort haben“, so Ilka Hunger. Der Zuschlag beträgt voraussichtlich zwei bis drei Euro zum normalen ÖPNV-Preis. Will der Fahrgast das Taxi über den Anschluss an das ÖPNV-Netz hinaus nutzen, ist das zum normalen Taxi-Tarif möglich.

ÖPNV-Taxi könne zweite feste Säule neben Krankenfahrten sein

Neben den Krankenfahrten soll den Taxisunternehmen somit noch eine sichere Einkommenssäule aufgebaut werden. Eine Vorhaltepflcht oder Auftragsannahmepflicht für die Unternehmen wird es aber nicht geben. Gleichzeitig soll für die regulären Taxi-Unternehmen der Konkurrenzdruck durch andere Anbieter wie Uber gesenkt werden.

Ein Ziel ist auch, verschiedene Module auf einer Plattform zu kombinieren, die es bereits in anderen Apps gibt – Busse und Bahnen, private Mitfahrangelegenheiten oder soziale Fahrangebote, später gegebenenfalls auch Car-Sharing. Dabei geht es auch darum, soziale Teilhabe zu ermöglichen, die wiederum wissenschaftlich analysiert werden soll. Im besten Fall wird das Zweitauto für Familien auf dem Land überflüssig.

Neue App für das ZVON-Gebiet soll in Echtzeit funktionieren

Das Rad soll aber nicht neu erfunden werden. Der ZVON baut auf die [Movemee-App](#) des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) auf. Im Idealfall gibt es in Echtzeit Auskunft über

aktuelle Abfahrtszeiten und kurzfristige Fahrplanänderungen – wenn die Daten vom Verkehrsunternehmen übertragen werden. Das passende Ticket soll dann auch über Smartphone-Anwendungen via PayPal, Lastschrift, Visa- oder Mastercard oder Google Pay und Apple Pay gekauft werden können. Das geschieht auch vollautomatisch, wenn beim Einsteigen die Bewegungsverfolgung gestartet und beim Aussteigen die Fahrt beendet wird, wie es woanders auch [Fairtiq](#) anbietet. Im besten Fall werden bei mehreren Einzelfahrten für den Kunden günstigere Tarife wie ein Tagesticket abgerechnet. Allerdings könnte es noch bei einigen Tickets Probleme geben, weist Ilka Hunger noch auf Klärungsbedarf in einigen Punkten hin, die auch bei den Fusionsgesprächen mit dem Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) eine Rolle spielen dürften.

Die verflixte letzte Meile und Ansätze, wie die ÖPNV-Lücken auf dem Land gefüllt werden

Die „letzte Meile“ ist eines der größten Probleme des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Wobei der Begriff Meile nicht wörtlich zu verstehen ist, sondern den Weg von der Wohnung oder Arbeit zum nächsten ÖPNV-Angebot meint. Das kann sowohl die Wegstrecke meinen als auch das zeitliche Angebot. Wenn kein Bus mehr fährt, ist der ÖPNV nicht attraktiv.

Im Raum Weißwasser soll die Testphase für das ÖPNV-Taxi im März starten, im Herbst 2025 der Vollbetrieb von App und der Plattform losgehen und gut ein Jahr laufen. Eingebunden sind neben ZVON und ENO auch die TU Darmstadt, die Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst Hildesheim (HAWK) und die Berliner Interlink GmbH. Das Modell ÖPNV-Taxi ist nicht komplett neu. Es wurde bereits in den Landkreisen Freudenstadt, Vechta und Lüchow-Dannenberg getestet.

Lösungsansätze für die letzte Meile sind auch autonom fahrende Kleinbusse wie im Boxberg. Erfahrungswerte mit autonom fahrenden Bussen in Städten gibt es bereits. Ein Projekt zwischen dem Boxberger Ortsteil Klitten und dem Bärwalder See soll auch Daten für den ländlichen Raum sammeln. Vorteil der autonom fahrenden Busse: Sie könnten rund um die Uhr im Einsatz sein. Ihr Nachteil: Sie müssen erst einmal gekauft werden.