



LANDKREIS LÜNEBURG  
DER LANDRAT

## Protokollauszug Sitzung des Ausschusses für Mobilität vom 21.08.2025

---

### TOP 4. Vorstellung ÖPNV-Taxi, Bestpractice, Vorstellung durch das Unternehmen nbsw nahverkehrsberatung zur Kenntnis genommen 2025/235

**Samir El-Zahab** von der **Nahverkehrsberatung NBSW** und sein Kollege **Alexander Bastisch** stellen mit Hilfe einer Präsentation das ÖPNV-Taxi vor.

**Uwe Wenk, beratendes Mitglied, ADFC** möchte wissen, was sei, wenn der Taxiunternehmer nicht dazu verpflichtet sei, Kapazitäten vorzuhalten und über einen bestimmten Zeitraum keine Taxis zur Verfügung stünden für den ÖPNV, weil die Taxis reguläre Taxiaufträge bedienen würden.

**Samir El-Zahab, NBSW** sagt, dies könne theoretisch so passieren. Aber man setze auf die Marktkräfte und darauf, dass das ÖPNV-Taxi-System Nachfrage indiziere. Das bedeute für die Taxiunternehmer, dass diese auch Taxis bereitstellen würden, wenn die Nachfrage da sei.

**Frau Harfinger-Düpow, FDL Mobilität** verweist auf einen Komfortschlag, den es geben werde. Wie hoch der sei, müsse im weiteren Prozess noch festgelegt werden.

**Leo Demuth, beratendes Mitglied, PRO BAHN** meint, aus seiner Sicht sei das System des ÖPNV-Taxis auch ein normaler ÖPNV und damit sollte es nach seinem Verständnis eigentlich keine Zuschläge geben.

**Samir El-Zahab** ergänzt, dies läge daran, dass das ÖPNV-Taxi ein anderes Produkt sei, als der klassische ÖPNV.

Der Vorsitzende **KTA Jakob Blankenburg** beschreibt ein Problem im Landkreis bezüglich des aktuellen Transportes mit dem ASM. Hier sei es so, dass man mit diesem System in die Fläche komme, aber nicht von der Fläche in die Stadt. Und er fragt, wie dies mit dem ÖPNV-Taxi in anderen Landkreisen mit ähnlicher Struktur wie der des Landkreises Lüneburg gehandelt werde.

**Herr El-Zahab** sagt, dass dieses Problem nicht komplett zu lösen sei. Das ÖPNV-Taxi funktioniere hier aber besser, da die Taxiunternehmen dezentraler im Landkreis verteilt seien.

**KTA Müller-Polyzou** möchte wissen, wie es mit dem gemeinsamen Fahren (red.: Pooling) funktioniere und dies auch Realität sei.

**Frau Harfinger-Düpow, FDL Mobilität** nennt Erfahrungen mit dem Start des ÖPNV-Taxis im Landkreis Lüchow-Dannenberg. Dort habe das Pooling bereits in der Anfangsphase bei den ersten Fahrten funktioniert. Dies betreffe nicht jede Fahrt, fände aber häufig statt. Die Fahrten würden von der Software so gut gesetzt, dass mehrere Fahrgäste das Fahrzeug nutzen können.

**Samir El-Zahab** beschreibt die Software anhand der Präsentation (Folie 9 und 10).

**Frau Harfinger-Düpow, FDL Mobilität** ergänzt, dass der Landkreis für die MOIN ebenfalls eine Software für den Rufbus benötige. Deshalb plane man, nur eine Software zu beschaffen, die zukünftig sowohl für das Buchen des ÖPNV-Taxis als auch für das Buchen des Rufbusses genutzt werden könne.

**Samir El-Zahab** beschreibt, wie man es verhindere, mit dem ÖPNV-Taxi neben dem Linienbus her zu fahren (Folien 11 und 12). Dort gebe es viele Ansätze von den Softwareherstellern. Und der Aufgabenträger könne bestimmen, nach welchen Parametern diese „Kannibalisierung“ des klassischen ÖPNV vermieden werden könne. Dies sei zudem auch eine politische Entscheidung. Als Beispiel beschreibt er den Einsatz von sogenannten Widerstandswerten, die in der Software eingestellt werden könnten.

**KTA Glodzei** möchte wissen, ob man in die Software auch so etwas einbauen könne, wie ein Ausgabenlimit für den Landkreis.

**Samir El-Zahab** meint, auch dies wäre theoretisch möglich.

**KR Müller** fügt hinzu, dass der Landkreis ja erst einmal die Aufwendungen für das ASM im Blick habe. Und für ihn sei ganz wichtig, aus einem vorhandenem Budget heraus zu schauen, dass ein gutes Angebot in die Fläche gebracht werden könne. Und in den kommenden Monaten sei es dann die Aufgabe, zu sehen, wo und an welcher Stelle welche Parameter zu setzen seien. Wenn das ÖPNV-Taxi dann in der Praxis liefere, werde man sehen, an welcher Stelle Nachbesserungen erforderlich sein könnten.

**Samir El-Zahab** geht auf die Landkreise Freudenstadt und Lüchow-Dannenberg ein. Dort sei das ÖPNV-

Taxi mittlerweile gut angekommen (Folie 15).

**Alexander Bastisch, NBSW** erläutert die Funktion und Kosten des ÖPNV-Taxis als Ersatz für den ASM-Verkehr im Landkreis Lüneburg (Folien 3 bis 5). Einer der Unterschiede zwischen den beiden Modellen sei, dass das ASM einen Entfernungstarif habe und die Fahrtrichtungen abhängig von Uhrzeit und Lage sei. Bei dem ÖPNV-Taxi könnten für den gesamten Landkreis die gleichen Tarifbedingungen gelten. Zudem wäre es möglich den gesamten Landkreis zu einer Freefloating-Zone zu entwickeln. Damit sei es auch möglich, nicht nur aus Lüneburg heraus, sondern auch hinein zu fahren. Dadurch verbessere sich das Mobilitätsangebot für die Bewohnerinnen und Bewohner des Landkreises deutlich.

**Frau Harlfinger-Düpow, FDL Mobilität** betont, dass die Kosten (Folie 5) für den Landkreis am Ende niedriger seien, denn in der Berechnung von NBSW sei der Fahrpreis nicht abgezogen worden. Diese Einnahmen müssten von den Gesamtkosten abgezogen werden, wie auch eine mögliche Beteiligung der Kommunen an dem System. Dennoch werde das System aber wahrscheinlich teurer als das ASM.

**Alexander Bastisch, NBSW** ergänzt, dass auch durch die Einstellungen für die Parameter der Software Kosten gesenkt werden könnten.

**KTA Müller-Polyzou** fragt nach der Vorlaufzeit einer On-Demand-Buchung. Er möchte wissen, ob dies nur mit einem Vorlauf von 30 Minuten ginge oder auch schon einen Tag vorher.

**Herr El-Zahab** sagt, dies könne vom Aufgabenträger frei festgelegt werden. Aber man könne auch einen Tag oder Wochen im Voraus buchen.

Der Vorsitzende **KTA Jakob Blankenburg** fragt **Frau Harlfinger-Düpow, FDL Mobilität** nach den Vorlaufzeiten, die in Lüchow-Dannenberg gelten würden.

**Frau Harlfinger-Düpow, FDL Mobilität** sagt, der Vorlauf sei dort eine Stunde. Und wenn man eine Fahrtafrage stelle und noch kein Taxi zu Verfügung stehe, dann bekäme der Kunde die Nachricht, dass die Fahrt ausstehend sei. Erst wenn ein Taxi zur Verfügung gestanden hätte, sei die Fahrt tatsächlich bestätigt worden.

Der Vorsitzende **KTA Jakob Blankenburg** fragt, ob es möglich sei, die Software für das ÖPNV-Taxi in die hvv switch-App zu integrieren. Und eine zweite Frage laute, ob es schon Reaktionen aus dem Taxigewerbe gebe.

**Frau Harlfinger-Düpow, FDL Mobilität** sagt, dass die Verwaltung die Verknüpfung zur hvv switch-App herstellen möchte. Man werde mit dem hvv und der Hamburger Hochbahn in Gespräche gehen.

**Uwe Wenk, beratendes Mitglied ADFC** interessiert sich für die Bemessungsgrundlage für die Abrechnung mit den Taxiunternehmen. Besonders, wenn das Taxi einen langen Anfahrts- und Abfahrtsweg für einen Fahrauftrag hat, der selbst nur wenige Kilometer lang ist.

**Samir El-Zahab** führt aus, dass dies der Taxitarif sei, der für den Landkreis gelte. Nach diesem Tarif werde vergütet und sei die Grundlage für das ÖPNV-Taxi-Modell von NBSW. Doch es gebe eine Kapazitätsgrenze, die garantiert, dass der Fixkostenanteil im Taxitarif nicht überkompensiert werde.

**KTA Müller-Polyzou** fragt nach dem Widerstandswert und ob dieser auch personenbezogen definiert werde, etwa für ältere Menschen oder Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

**Frau Harlfinger-Düpow, FDL Mobilität** sagt, das ginge zum Teil. In Lüchow-Dannenberg sei es so, dass die Menschen, die mobilitätseingeschränkt seien und einen entsprechenden Behindertenausweis hätten, von zu Hause abgeholt werden könnten und auch zu einem bestimmten Punkt gebracht werden könnten. Dafür hätten sie nicht den Komfortzuschlag für die Haustürbedienung zahlen müssen.