



LAGEBERICHT

FÜR DAS JAHR

2000

Die NWM im Internet: <http://www.nwm-esw.de>



Nordhessischer VerkehrsVerbund

Raum für Ihre Ziele...

Gut leben ...



Geschäftsführer:

Werra-Meißner-Kreis Pipper

Vorsitzender Aufsichtsrat:

Landrat Stefan G. Reuß

Tel.: 05651 / 7457 - 0 · Fax: 05651 / 7457 - 19

E-Mail: info@nwm-esw.de · Internet: <http://www.nwm-esw.de>

Sparkasse Werra-Meißner (BLZ 522 500 30) · Kto.-Nr. 68 999

Registergericht Eschwege 6 HRB 1546

SWIFT-BIC: HELADEF1ESW

IBAN: DE07 5225 0030 0000 0689 99

NVV

Nordhessischer VerkehrsVerbund

Allgemeines

- Die Nahverkehr Werra-Meißner - Kommunale Organisationsgesellschaft mbH - wurde am 22. Dezember 1994 durch notariellen Gesellschafts-vertrag gegründet und am 10. März 1995 unter der Nummer 6 HRB 1546 in das Handelsregister des Amtsgerichtes Eschwege eingetragen.
- Der Geschäftsführer wurde am 07. März 1995 durch die Gesellschafter-versammlung bestellt und nahm seine Tätigkeit - wie auch gleichzeitig die Gesellschaft ihre Geschäfte - am **01. April 1995** auf.
- Die Geschäftsräume der Gesellschaft befinden sich seit dem 01. April 1995 in Eschwege, Reichensächser Straße 12, 1. Stock.
- Das Rechnungswesen wird durch Herrn Dipl.-Ök. Manfred Seipelt, Hoyweg 26a, 37269 Eschwege bearbeitet.
Gehaltsabrechnungen erfolgen durch das Kommunale Gebietsrechen-zentrum (KGRZ) in Kassel.
- Die Nahverkehrsgesellschaft ist zwar organisatorisch selbständig, arbeitet aber seit der Gründung des Nordhessischen Verkehrs Verbundes (NVV) am 28. Mai 1995 - bzw. auch schon bereits in der Zeit davor - sehr eng mit dem NVV zusammen. Insofern betrachtet sich die NWM als ein Teil des Verkehrsverbundes in Nordhessen; genauso wie der NVV die Nahverkehrs-gesellschaft als Ansprechpartner „ vor Ort im Werra-Meißner-Kreis “ benötigt.
- Die Gesellschaft finanziert sich, in dem die kommunalen Gesellschafter die Aufwendungen in voller Höhe nach dem Verhältnis der Einwohner-zahlen tragen. Jede kommunale Gebietskörperschaft übernimmt den Anteil der Aufwendungen, der dem Anteil ihrer Einwohner an der Gesamteinwohnerzahl nach der letzten vor Beginn des Geschäftsjahres veröffentlichten amtlichen Statistik entspricht.

- Die NWM im Internet: „ <http://www.nwm-esw.de> “



Nordhessischer VerkehrsVerbund

Das Gebiet des Nordhessischen VerkehrsVerbundes

Organe der Gesellschaft

Gesellschafter:

Landkreis Werra-Meißner

Städte:

Eschwege
 Bad Sooden-Allendorf
 Großalmerode
 Hessisch Lichtenau
 Sontra
 Waldkappel
 Wanfried
 Witzenhausen

Gemeinden:

Berkatal
 Herleshausen
 Meinhard
 Meißner
 Neu Eichenberg
 Ringgau
 Wehretal
 Weißenborn

Aufsichtsrat:

(gewählt durch die Gesellschafterversammlung am 22.06.1999 auf 2 Jahre)

Dieter Brosey, Landrat
 Eschwege, Vorsitzender

Jürgen Zick, Bürgermeister
 Eschwege, stellv. Vorsitzender

Wolfgang Fischer, Bürgermeister
 Neu Eichenberg

Helmut Schmidt, Bürgermeister
 Herleshausen

Ronald Gundlach, Bürgermeister
 Bad Sooden-Allendorf

Frau Erika Wagner, Kreistagsvorsitzende a.

D.

Hausfrau
 Eschwege

Herr Karlheinz Apel, Prokurist
 Witzenhausen

Geschäftsführung:

Horst Pipper, Diplom-Verwaltungswirt
Eschwege-Oberhone

Mitarbeiter:

Angestellter Max Naujoks
(Sachbearbeitung Schülerbeförderung)

Angestellte Marianne Eisenträger
(Sekretariat)

Auszubildende Yvonne Atzler
(ab August 2000)

im Rahmen einer AB-Maßnahme des NVV
(bis Februar 2000)

Koordinatorin für das Halte-
stellenmodernisierungsprogramm

Frau Eva Berezicki

Kurz gefaßt

„Nahverkehr Werra-Meißner GmbH“ N W M



Nach ausgiebigen Gesprächen zwischen Landkreis und den kreisangehörigen Kommunen, wozu auch eine intensive Aufklärung der kommunalen Gremien aller Beteiligten gehörte, wurde vor dem Hintergrund der neuen kommunalen Aufgaben und Zielsetzungen im ÖPNV einschließlich der definierten Zuständigkeiten für die **künftige ÖPNV-Aufgabenwahrnehmung** innerhalb des Werra-Meißner-Kreises - nachdem auch die erforderlichen Beschlüsse der Gremien vorlagen - durch notariellen Vertrag vom 22. Dezember 1994 (Gesellschaftsvertrag) die

**Nahverkehr Werra-Meißner (NWM)
- Kommunale Organisationsgesellschaft mbH -
mit Sitz in Eschwege**

gegründet. Der Gesellschaftsvertrag enthält in 31 Paragraphen die formalen Regelungen für die GmbH und wurde am 28. September 2000 in einigen Passagen geändert bzw. neuen kommunalrechtlichen Bestimmungen angepasst.

Eigentümer und Träger der Gesellschaft sind gleichberechtigt zu 50% der Werra-Meißner-Kreis und zu den weiteren 50% **alle** Städte und Gemeinden zu unterschiedlichen Anteilen, je nach Größe der Kommune.

Mit der Einrichtung der Nahverkehr Werra-Meißner wurde der GmbH der Auftrag „**für die Gesellschafter deren Interessen am und deren Aufgaben im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) innerhalb des Werra-Meißner-Kreises wahrzunehmen**“ übertragen. Gleichzeitig hat der Werra-Meißner-Kreis die Gesellschaft beauftragt, die dem Kreis obliegende Aufgabe der Schülerbeförderung zu erledigen, da diese sachlich sehr eng mit dem ÖPNV in Zusammenhang steht. Im Rahmen der Schülerbeförderung werden derzeit jährlich rd. 5,1 Millionen DM verwaltet und verausgabt, die in Form von Fahrkarten und sonstigen Beförderungen für Schüler in den ÖPNV fließen und damit für den öffentlichen Nahverkehr im Werra-Meißner-Kreis eine ganz wesentliche Stütze darstellen. Die für die Schülerbeförderung entstehenden Kosten werden jedoch allein vom Werra-Meißner-Kreis und nicht durch die anderen Gesellschafter getragen, was auch entsprechend vertraglich geregelt ist.

Die NWM soll im Rahmen ihrer **Aufgaben** dazu beitragen, daß der ÖPNV im gemeinsamen Interesse der Gesellschafter und der Bevölkerung verbessert wird. Sie soll darauf hinwirken, daß eine bedarfsgerechte



Erschließung und Bedienung im Landkreis Werra-Meißner gewährleistet wird, und zwar nach einheitlichen und verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten.

Zu diesem Zweck ist die **Nahverkehrsgesellschaft insbesondere tätig in**

- der Planung, Koordination und Leistungsbestellung des nicht regionalen lokalen öffentlichen Personennahverkehrs - wie insbesondere örtliche und zwischenörtliche Buslinien und Anrufsammelverkehre - im Werra-Meißner-Kreis,
- der Erarbeitung und Abstimmung des ÖPNV-Leistungsumfanges mit dem Kreis sowie den Städten und Gemeinden ,
- der Vereinnahmung von Zuschüssen,
- der Zusammenarbeit mit der Verkehrsgesellschaft mbH Werra-Meißner (VWM),
- dem Ausgleich von Defiziten bei Verkehrsunternehmen aufgrund einzelvertraglicher Regelungen,
- Vorgaben an die Verkehrsunternehmen für die Produktion der Beförderungsleistungen,
- der Durchführung von Fahrgastinformation, Marketingaktivitäten, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit,
- der gemeinsamen Interessenwahrung der Gesellschafter im regionalen ÖPNV-Buslinienverkehr und Schienenverkehr,
- der Mitwirkung bei der Planung lokaler ÖPNV-Infrastrukturvorhaben,
- der Mitwirkung bei den Planungen und Maßnahmen des Nordhessischen Verkehrsverbundes, insbesondere bei der Gestaltung des Verbundtarifes und der Verwirklichung eines integralen Taktfahrplanes

soweit die vorstehenden Aufgaben nicht von Dritten mit Zustimmung oder im Auftrag der Gesellschaft wahrgenommen werden.

Darüber hinaus schließt die Gesellschaft mit den Verkehrsunternehmen oder deren Zusammenschlüssen und den kommunalen Gebietskörperschaften Kooperations-, Leistungs- und Finanzierungsverträge ab. Dies in Anlehnung an ein NVV-einheitliches Vertragsmuster.

Die Gesellschaft kann weitere Vereinbarungen oder Verträge mit Verbundgesellschaften, Verkehrsunternehmen, Verkehrs- oder Tarifgemeinschaften oder ähnlichen Institutionen abschließen, in denen eine Aufgabenverteilung zwischen den Gesellschaften und den Verkehrsunternehmen vorgenommen wird.

Die Gesellschaft verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Ziele im Sinne des „Gesetzes zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen“, das den ÖPNV als eine Aufgabe der **Daseinsvorsorge** definiert. Die Gesellschaft dient nicht Erwerbszwecken. Etwaige Gewinne dürfen für die vorbezeichneten Zwecke sowie für entstehende Personal- und Sachkosten verwendet werden.

Verkehrsgesellschaft der Unternehmer als ‚Partner‘ der NWM

Als wichtiger Partner in der Organisation des ÖPNV steht der NWM im Werra-Meißner-Kreis als organisatorische Zusammenschluß der linienbetreibenden Verkehrsunternehmen, die

„Verkehrsgesellschaft Werra-Meißner mbH“ (VWM)

gegenüber.

In der **VWM** haben sich **sieben private Busunternehmen im Werra-Meißner-Kreis** zusammengeschlossen, die im Linienverkehr nach § 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) Fahrgäste befördern und auch den überwiegenden Teil des Schülerverkehrs im Linienverkehr abwickeln.

Die Busunternehmen führen weitgehend selbständig und in eigener Regie das aus, was sich der Kreis sowie die sechzehn Städte und Gemeinden im Landkreis, die der NWM beigetreten sind, wünschen. Hier findet sich auch das **Besteller-Ersteller-System** wieder.

Zu **Geschäftsführern** der VWM wurden durch die Gesellschaft die Herren Bernd Frölich vom Unternehmen Frölich GmbH Hessisch Lichtenau/EOV Frölich, Eschwege, und Bernd Hildmann von der Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel, bestimmt.

Die Verkehrsgesellschaft **regelt globale Aufgaben bzw. nimmt Interessen wahr**, die alle Linienunternehmen im Kreis betreffen. Auch führt diese Gesellschaft Verkehrsplanungen in unserem sowie Unternehmensauftrag aus. Darüber hinaus wickelt die Verkehrsgesellschaft finanzielle Angelegenheiten zwischen Unternehmen und NVV ab. Weitere äußerst wichtige Aufgabe der VWM ist die Fortschreibung der Fahrpläne in Zusammenarbeit mit unserer Gesellschaft sowie die Produktion der Aushangfahrpläne.

Verkehrsmanagement und -Service GmbH Nordhessen - V S N -

Die von der Regionalverkehr Kurhessen (RKH) und der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) getragene Gesellschaft ist ein weiterer wichtiger Mitsstreiter im nordhessischen Verbundgebiet. Die VSN nimmt überwiegend im Auftrage des NVV u. a. folgende wichtige Aufgaben im Verbund wahr:

- Weiterentwicklung, Fortschreibung und Pflege der NVV-Tarifbestimmungen
- einheitlich zu gestaltender Kundenservice (z. B. Zusammenstellung, Druck und Verteilung der Fahrplanbücher bzw. -disketten und anderem Info-Material)
- Rechnungswesen (z. B. Abrechnung und Einnahmeverteilung zwischen den Verkehrsunternehmen, Berechnungen von Einnahmezuscheidungen etc.)
- Fahrausweisproduktion im Rahmen des einheitlichen Tarifs

– Tarfberechnung- und -abrechnung.

Das Leistungsangebot der NWM

a) unsere Aufgaben

➤ Die NWM

plant und koordiniert den lokalen (also nicht regionalen) Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Werra-Meißner-Kreis	Planung
bestellt zusätzliche nicht regionale ÖPNV-Verkehrsleistungen unter enger Mitbeteiligung der zuständigen Kommunen	Leistungsbestellung
ist das Verbindungsglied im Werra-Meißner-Kreis zum Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV)	NVV-Kontakt
fungiert als Ansprechpartner für den NVV „vor Ort“ im Werra-Meißner-Kreis für Bürger und Kommunen	örtlicher NVV-Ansprechpartner
regelt Bewilligung, Weitergabe und Verwaltung von ÖPNV-Fördermitteln des Landes	Bewilligung und Weitergabe von ÖPNV-Fördermitteln
ist tätig in der Zusammenarbeit mit der Verkehrsgesellschaft Werra-Meißner (VWM), dem Zusammenschluß der Verkehrsunternehmer im Werra-Meißner-Kreis	Zusammenarbeit mit der VWM
beteiligt sich an der Erstellung von Fahrgastinformationen, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit im Bereich des ÖPNV	ÖPNV-Informationspolitik

b) unsere Ziele für den Werra-Meißner-Kreis

➤ Die NWM

möchte den ÖPNV und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erhalten	Erhalt des ÖPNV und SPNV
will den ÖPNV - jeweils im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten - kurz-, mittel- und langfristig qualitativ sowie quantitativ verbessern	Verbesserung
möchte für eine bedarfsgerechte Erschließung und Bedienung mit ÖPNV-Verkehren sorgen	Bedarfsgerechte ÖPNV-Erschließung

Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV)

Der NVV im Internet:

<http://www.nvv.de>



- AUFBAU UND ZIELE -

Aufwind für den öffentlichen Nahverkehr: Der NVV, der im Mai 1995 an den Start ging und somit im Jahr 2000 gerade erst einmal auf ein 5-jähriges Bestehen zurückblicken kann, hat bereits für wesentliche und die Fahrgäste deutlich spürbare Verbesserungen gesorgt: Ein einheitliches Tarifsystem für ganz Nordhessen - anstelle von vormals über 40 Einzeltarifen - sowie Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsräumen wurden eingeführt und ein umfassendes System der Fahrgastinformation aufgebaut. Hinzu kamen u. a. etliche punktuelle verkehrliche Leistungsverbesserungen in vielen regionalen Räumen sowie deren Voranbringen in den einzelnen lokalen Bereichen.

Zwischenzeitlich ist der NVV in Zusammenarbeit mit den anderen in Nordhessen im Bereich des ÖPNV/SPNV tätigen Organisationen der Aufgabenträger – wie auch der Nahverkehr Werra-Meißner - allseits als Dachorganisation für den Nahverkehr anerkannt und hat die Grundlagen für die heute vorhandenen einheitlichen Strukturen für den öffentlichen Nahverkehr im nordhessischen Bereich geschaffen.

Der NVV umfaßt die Stadt Kassel, sowie die nordhessischen Landkreise Kassel, **WERRA-MEISSNER**, Schwalm-Eder, Hersfeld-Rotenburg und Waldeck-Frankenberg. Er finanziert sich aus Geldern des Bundes, des Landes Hessen und der Kommunen.

Arbeitsschwerpunkte des NVV

- Verstärkte Vernetzung verschiedener Verkehrssysteme an den Knotenpunkten auch in der Region. Konkrete Projekte zur Verbesserung der Verkehrsstruktur im ländlichen Raum sind in Vorbereitung oder Umsetzung, wie die Einführung des **RegioTram-Systems**, der Bau der **Lossetalbahn** oder die Wiederinbetriebnahme einer Bahnverbindung zwischen **Eschwege-West und Eschwege-Stadt**
- Modernisierung aller Bahnhöfe im NVV-Gebiet nach einheitlichen Kriterien (*seit 1997 bereits vielerorts begonnen und in den Folgejahren fortgesetzt*)
- Neubau oder Wiederinbetriebnahme kleinerer Haltepunkte und Bahnhöfe (z. B. **Wehretal-Reichensachsen** u. a.)

- Anschaffung moderner Schienenfahrzeuge, die durch gute Beschleunigungswerte und kurze Fahrgastwechselzeiten zusätzliche Halte effizient machen (z. B. für die Schienenstrecke Göttingen - Neu Eichenberg - Eschwege - Bad Hersfeld) oder neue durch Techniken komfortablere Bedienungsvarianten erlauben (z. B. die automatisierte Flügelung)
- Verbessertes Kundenservice durch Eröffnung neuer Kundenzentren an Verkehrsknotenpunkten (z. B. in Eschwege und in Witzenhausen)
- Einsatz zusätzlichen Personals im Rahmen des Programms „ServicePlus“, bei dem Arbeitslose u. a. für Verschönerungs- und Pflegearbeiten, für Kundenbetreuung und -information sowie Catering im Nahverkehr eingesetzt werden (in 2000 weitergeführt)
- Förderung des Freizeitverkehrs durch gezielte Information und zusätzliche Angebote (z.B. Verkehr zum Edersee)
- Einheitliche und moderne Ausstattung von Bus-Haltestellen, als Entree für den Fahrgast
- Einheitliche, leicht verständliche Fahrgastinformationen an allen NVV-Haltestellen
- Enge Abstimmung der Arbeit mit dem Land Hessen und dem „Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)“, um hessenweit einheitliche Standards für den Nahverkehr zu etablieren
- Koordination von Verkehrsleistungen – insbesondere im Schienenverkehr - mit den benachbarten Regionen bzw. Aufgabenträgern für den Nahverkehr in Südniedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Thüringen.

Der NVV in Zahlen

Größe des NVV-Verkehrsgebietes:	ca. 7.000 qkm
Einwohnerzahl:	1 Million
Länge des Streckennetzes:	7.113 km
Zahl der Bahnhöfe und Haltestellen:	4.300, davon 82 Bahnstationen
Verkehrsleistung insgesamt:	483,6 Millionen Personen-km
davon Bahn:	186,2 - “ -
Bus:	207,2 - “ -
Straßenbahn:	90,2 - “ -
Zugkilometer im SPNV:	1999/2000 = 7,55 Millionen (1996/1997 = 6,43Millionen)
Verkehrsleistung pro Einwohner:	483,6 Personen-km

Umsatz pro Jahr und Einwohner:	115 DM
--------------------------------	--------



- 5 Jahre NVV - Bilanz in Stichworten

Der NVV konnte seit seiner Gründung - beispielsweise und schwerpunktmäßig - in den genannten Bereichen folgende Ziele erreichen:

Tarif und Vertrieb

- Organisation der Zusammenarbeit der 40 nordhessischen Verkehrsunternehmen mit dem Land und den Landkreisen bzw. der Stadt Kassel
- Schaffung einheitlicher Nahverkehrsstrukturen
- Begründung einer einheitlichen Tarifstruktur und allgemeingültigen Tarifsystems
- Einführung eines Verbundtarifs mit Ablösung von 43 unterschiedlichen Einzeltarifen
- Einführung neuer Verkehrsprodukte (z. B. Stadtbusse, Expressbusse etc.)
- Verbesserung des Fahrkarten- und Informationsvertriebsstrukturen
- Zunahme von Fahrgastzahlen und Einnahmen (sh. letzter Punkt)

Schienerpersonennahverkehr (SPNV)

- Umkehr von Streckenstilllegungen
- Anschaffung neuer Züge
- mehr Strecken, mehr Zugkilometer, mehr Fahrgäste
- Fahrpläne mit System, weiteres Ziel: Integraler Taktfahrplan
- Umfassende Bahnhofsmodernisierung und Stationsentwicklung
- Einrichtung neuer Haltepunkte
- Pflege und Verschönerungsarbeiten an Bahnhöfen
- Fahrgast- und Verpflegungsservice im Nahverkehr
- Vorbereitungen zur Entwicklung der RegioTram (einschl. Lossetalbahn)
- Streckenausbau im Schienenbereich

Regionaler Busverkehr und Stadtverkehr

- Einrichtung von Express- und RegioBus-Linien
- Ausbau des Freizeitverkehrs
- Einführung von zahlreichen StadtBus-Systemen
- Ausbau des Anruf-Sammel-Taxen-Verkehres (AST)

- Modernisierung von 4.100 Haltestellen einschl. sich anschließender Qualitätssicherung

Marketing und Kommunikation

- Aufbau eines Kundenservices (NVV-Kundenzentren und -Service-Telefon)
- Etablierung eines einheitlichen „Corporate Design“ (Erscheinungsbild)
- Einheitlicher Werbeauftritt gegenüber den Kunden/Fahrgast
- Installation einer Dialogkommunikation für Wünsche und Kritik
- Intensive Öffentlichkeitsarbeit für die Leistungen, Produkte und Neuerungen des Nahverkehrs in Nordhessen

Steigerung von Fahrgastzahlen und Einnahmen

- Verbundentwicklung – Fahrgastzahlen

1996 =	66,5 Millionen Fahrgäste
1999 =	73,9 Millionen Fahrgäste
- Verbundentwicklung – Einnahmen

1996 =	102,8 Millionen DM
1999 =	117,3 Millionen DM

Der NVV – Tarif und NVV-Fahrpreisanpassung zum 28. Mai 2000

◆ Tarif

Die Tarifarbeit im NVV beinhaltet die Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen, Gebietskörperschaften, Verbänden, Verkehrsverbänden und anderen Organisationen. Ergänzt wird die NVV-interne Tarifarbeit durch die Verkehrsmanagement und Service-GmbH Nordhessen (VSN), die über einen Dienstleistungsrahmenvertrag mit der Durchführung von Einzelarbeiten im Tarifbereich beauftragt ist/wird.

◆ Tarifentwicklung 2000

Auch im Jahre 2000 war, um Kostensteigerungen – besonders auch im Energiesektor - aufzufangen, die Ergiebigkeit der Tarifeinnahmen zu erhöhen und den Verpflichtungen bzw. Vorgaben des Abbaus von sog. Harmonisierungsverlusten nachzukommen, eine Tarifanhebung unumgänglich. Der Tarif wurde zum Fahrplanwechsel am 28.05.2000 **durchschnittlich um 2,83 %** angehoben. Diese durchaus moderate Anpassung wurde auch in dem Jahr von der Öffentlichkeit ohne maßgebliche Kritik angenommen, zumal die NVV-Tarifsteigerung nur wenig über der allgemeinen Preissteigerungsrate der Privathaushalte von rd. 2 % lag.

In den vergangenen beiden Jahren hatte die Tarifanpassung bei 2,86 bzw. 2,5 % gelegen.

◆ Wesentliche Neuerungen des NVV-Tarif im Jahr 2000

- Für den Bereich der Stadt Eschwege wurde eine neue Tarifsequenz - insbesondere im Hinblick auf den Stadtbusverkehr - eingeführt. Es gelten nunmehr in der Kernstadt Eschwege (einschließlich Niederhone), als zusätzliche Angebote, die besonders günstigen 9 Uhr Monats- und Jahreskarten des Stadttarifs.
- Im Rahmen des Anruf-Sammeltaxen-Verkehrs (AST) werden ab 28. Mai 2000 alle Fahrten mit einem sogenannten AST-Zuschlag (Einzelfahrkarte 1,00 DM, Wochenkarte 5,00 DM, Monatskarte 10,00 DM, Jahreskarte 100,00 DM) belegt, um die Tarifergiebigkeit im Verhältnis zu den Kosten zu verbessern. Als Gegenleistung kann der

Fahrgast am Fahrtende auf Wunsch bis zur Haustür in Haltestellennähe (~500 m) verbracht werden.

Eine Tarifierhebung ist natürlich für die Fahrgäste niemals ein Grund zum Jubeln, aber für die Unternehmen und die Struktur des Verbundes eine überlebensnotwendige Entscheidung.

◆ **Wie wird eine Tarifierhebung in die Wege geleitet?**

Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) beauftragt die Geschäftsführer der Verkehrsmanagement- und Service Gesellschaft Nordhessen mbH - VSN -, die Vorarbeiten für eine Tarifänderung aufzunehmen. Ausgehend von den allgemein gestiegenen Lebenshaltungskosten und anderen die Fahrpreise bestimmenden Faktoren wird der neue Fahrpreis, aufbauend auf dem bereits bestehenden Tarif, entwickelt. Die so neu erstellte Fahrpreistabelle (der Tarif) wird gemeinsam mit den im nordhessischen Raum tätigen Verkehrsunternehmen sowie dem NVV diskutiert und abgestimmt.

Die nächste Hürde ist dann der Aufsichtsrat des NVV, der sich aus den Landräten der fünf Landkreise, dem Oberbürgermeister der Stadt Kassel und Vertretern der hessischen Landesregierung zusammensetzt. Der Aufsichtsrat hat in seiner Beratung und Beschlussfassung die Gesamtinteressen - sowohl der Verkehrsunternehmen, der seiner Bewohner in den Landkreisen und der Stadt Kassel und des NVV - abzuwägen. Eine schmale Gratwanderung beim Versuch, die Vorschläge der VSN umzusetzen.

Ist ein entsprechender Beschluss im NVV-Aufsichtsrat gefasst, muß der neue Tarif dem Regierungspräsidium in Kassel zur Zustimmung vorgelegt werden. Die rechtliche Grundlage dafür ist § 39 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).

Stimmt auch diese Behörde dem mit viel Aufwand erarbeiteten Tarifentwurf zu, können die neuen Fahrpreise, nach entsprechender Veröffentlichung, dann in das Fahrkartendruckersystem eingegeben und vom Reisenden erhoben werden.

◆ **Siehe auch auf den folgenden Seiten noch zum NVV- Tarif:**

⇒ **NVV-Tarif-Preistabellen bis 27.05.2000 bzw. ab 28.05.2000**

⇒ **sowie die NVV-Tarif- bzw. Preisstufenübersicht**

für den Bereich des Werra-Meißner-Kreises









Wettbewerb im ÖPNV und Ausschreibung von Verkehrsleistungen

➤ **Der ÖPNV-Sektor ist in Bewegung:**

Seit dem Inkrafttreten der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes zum 01. Januar 1996 aufgrund geänderter rechtlicher Rahmenbedingungen auf Ebene der EU, unterliegen die Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr Wettbewerbsregelungen, womit die Verkehrsunternehmen künftig im Wettbewerb um die Erbringung von Nahverkehrsleistungen stehen. Kurz und mittelfristig werden gravierende Marktanpassungen, wie sie auch im Energiesektor zu beobachten sind und waren, nicht ausbleiben. Diese schwierigen – juristisch in vielen Bereichen aber derzeit noch nicht abschließend geklärten Sachverhalte und Zusammenhänge, sowie insbesondere auch deren praktische Umsetzung stehen daher weiter im Mittelpunkt des Interesses bei den im Nahverkehr beteiligten Organisationen. Auch steht derzeit noch eine Grundsatzentscheidung des Europäischen Gerichtshofes in diesem Zusammenhang aus.

Angesichts der Komplexität dieser Thematik erfordert die Vergabe von Nahverkehrsleistungen umfangreiche Fachkenntnisse und Vorbereitungen in der Sache. Denn es ist für die Gestaltung des ÖPNV's deren Erhalt in der Zukunft außerordentlich wichtig, mit diesen abzuwickelnden Verfahren einen hochwertigen und finanzierbaren ÖPNV sicherzustellen und zugleich die Angriffsfläche für evtl. Nachprüfungsverfahren von Konkurrenzunternehmen gering zu halten. Ganz besonders erhebliche Auswirkungen hat der neue rechtliche Rahmen und Wettbewerb auf kommunaleigene Verkehrsunternehmen, wie z. B. die KVG.

Auch für die Aufgabenträger des ÖPNV - wie der Nahverkehrsgesellschaft und des NVV - bedeuten die geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen künftig eine große Herausforderung. Oberhalb bestimmter Schwellenwerte müssen Verkehrsleistungen europaweit ausgeschrieben werden. Daneben hat seit dem Inkrafttreten des 4. Teils des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) am 01. Januar 1999 jeder Bewerber um einen öffentlichen Auftrag ein einklagbares Recht darauf, dass der Auftraggeber die Bestimmungen über das Vergabeverfahren exakt einhält. Im anderen Falle drohen Schadensersatzklagen. Auf diese Situation werden sich die lokalen Nahverkehrsgesellschaften bzw. Aufgabenträger verstärkt in

Zusammenarbeit mit dem Nordhessischen VerkehrsVerbund einzustellen haben.



Aus der Aktions- und Projektarbeit**WICHTIGE TÄTIGKEITEN DER NWM IM JAHR 2000****INFRASTRUKTURKOSTENHILFE 2000**

Die Infrastrukturkostenhilfe nach § 9 Abs. 2 Ziffer 2 des Gesetzes zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen in der Fassung vom 20. Dezember 1995 (ÖPNV-Gesetz) stellt das **zentrale Förderinstrument** für die ÖPNV-Leistungen im lokalen Bereich dar.

Diese Mittel des Landes Hessen dienen grundsätzlich zur **Verbesserung des lokalen ÖPNV** und sind hier u.a. **vorrangig zur Bestellung zusätzlicher Verkehrsleistungen** und/oder als Zuwendung zu den Vorhaltekosten der lokalen Infrastruktur des ÖPNV zu verwenden.

Darüber hinaus können die Mittel auch für solche Aufgaben verwendet werden, die unmittelbar im Zusammenhang mit der Verbesserung des lokalen ÖPNV stehen, wie insbesondere Planung, Marketing und Kundenbetreuung.

Im **Einzelnen** können das z. B. konkret folgende förderungsfähigen lokalen Maßnahmen sein:

- Ausweitung oder Neueinrichtung von Verkehrslinien,
- Marketingmaßnahmen,
- Informationsleistungen für Fahrgäste,
- Untersuchungen, Planungen, Ingenieurleistungen, die als Grundlage zur Verbesserung des ÖPNV dienen.

Der **Fördersatz** für einzelne Projekte und Maßnahmen wird durch den Aufsichtsrat der Gesellschaft festgelegt, betrug aber bisher in der Regel mind. 50%. Er kann aber auch davon nach oben oder unten abweichen.

Eigenanteil der Nahverkehrsgesellschaft

Zur Infrastrukturkostenhilfe im Jahre 2000 war es erstmals notwendig, dass die Nahverkehrsgesellschaft zur Finanzierung der innerhalb der Infrastrukturkostenhilfe geförderten Maßnahmen Eigenmittel nach § 11 Abs. 2 des Gesellschaftsvertrages einsetzt.

Nach dieser Regelung übernimmt die Gesellschaft aus Eigenmitteln - unter der Voraussetzung, dass kein kostendeckender Betrieb möglich ist, ausreichende Finanzmittel bei der Gesellschaft zur Verfügung stehen und der Aufsichtsrat zustimmt - für zusätzlich bestellte Verkehrsleistungen von dem hierfür entstehende Fehlbetrag in der Regel einen Grundanteil von bis zu 10 % aus ihren allgemeinen Finanzmitteln. Damit wird die solidarische Gesamtverantwortung aller Gesellschafter für die Fortentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Werra-Meißner-Kreis dokumentiert.

Da die zur Verfügung stehenden Landesmittel nach dem derzeitigen Kenntnisstand nur ausreichen, um einen Fördersatz von 42 % für alle Maßnahmen umzusetzen, hatte der Aufsichtsrat beschlossen, die Infrastrukturkostenhilfeförderung um einen 8 %igen Eigenanteil, wie vorstehend beschrieben, durch die Nahverkehrsgesellschaft auf eine Gesamtförderung von 50 % aufzufüllen.

Insgesamt dürfte nach den derzeitigen Berechnungen dieser Eigenanteil der Nahverkehrsgesellschaft für das Jahr 2000 einen Betrag von rd. 160.000,00 DM ausmachen. Genaue, endgültige Zahlen liegen hierzu erst vor, wenn sämtliche Verkehrsmaßnahmen für das Jahr 2000 abgerechnet sind, was derzeit (Stand: Ende April 2001) noch nicht der Fall ist.

Nach dem ÖPNV-Gesetz sind formal die **Aufgabenträger**, sprich die Landkreise, Empfänger der Infrastrukturkostenhilfemittel. Da sich jedoch auch der Landkreis der Wahrnehmung der Aufgaben im Bereich des ÖPNV der Nahverkehr Werra-Meißner GmbH bedient, hat der Kreisausschuß des Werra-Meißner-Kreises am 23.08.1995 beschlossen, für die Jahre 1994, 1995 und bis auf Widerruf generell auch für die Folgejahre die dem Werra-Meißner-Kreis jährlich zufließenden Zuwendungen des Landes in Form der Infrastrukturkostenhilfe an die **Nahverkehr Werra-Meißner** zur weiteren Verwendung und Mittelverwaltung zu **übertragen**.

Der Einsatz der Infrastrukturkostenhilfe ist ein **ganz wesentlicher und wichtiger Arbeitsbereich** der Nahverkehr Werra-Meißner und bietet andererseits auch die elementare Grundlage für die Entwicklung des lokalen ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis. Die Verwaltung und das Weiterreichen dieser Fördermittel stellt daher auch einen nicht unwesentlichen Umfang der Tätigkeit der NWM dar.

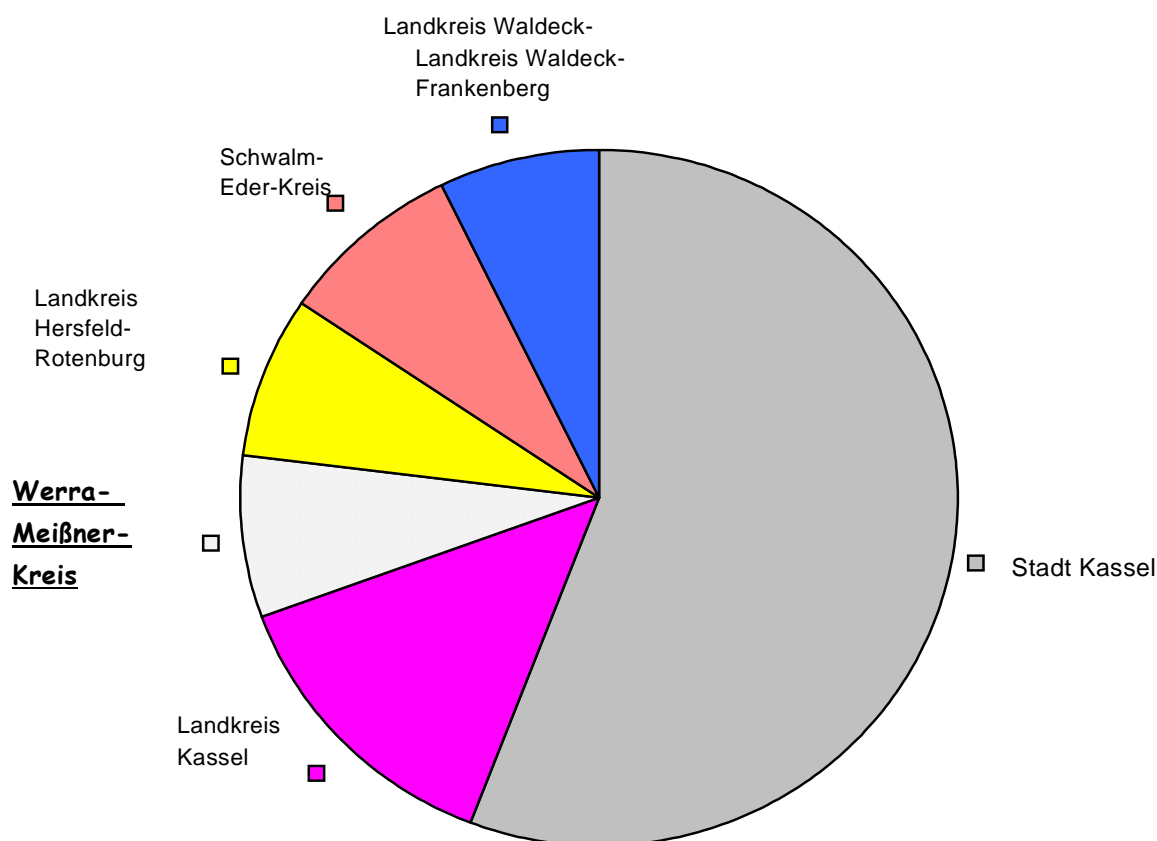
Mit Bescheid vom 17. November 2000 wurde vom Land Hessen über den Nordhessischen Verkehrsverbund dem Werra-Meißner-Kreis wiederum – wie im Vorjahr - eine Infrastrukturkostenhilfe **für 2000 von 850.000,00 DM** bewilligt.

Nach dem derzeitigen aktuellen Kenntnisstand bestehen gute Aussichten, dass die im Werra-Meißner-Kreis zur Verfügung stehende Infrastruktur-kostenhilfe für das Jahr 2001 in gleicher Höhe erneut zur Verfügung stehen wird. Damit wäre die Finanzierung laufender und ggf. neuer Maßnahmen erfreulicherweise weiter – allerdings voraussichtlich nur mit einem durchschnittlichen Satz von gut 40% gesichert. Um eine Gesamtbezuschussung der ungedeckten Kosten der Verkehrsleistungen/ Fördermaßnahmen von 50% zu erreichen, wäre wiederum ein bis zu 10%iger Eigenanteil aus den Mitteln der Nahverkehrsgesellschaft erforderlich, ohne dass die kommunal zu finanzierenden Anteile zu erhöhen wären.

⇒ **Die nachstehende Aufstellung bzw. Grafik zeigt die Aufteilung des Gesamtbetrages an Infrastrukturkostenhilfe 2000 des Landes Hessen für den Bereich des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) in Höhe von 11.140.000,00 DM auf die einzelnen beteiligten ÖPNV-Aufgabenträger.**

Verteilung der Infrastrukturkostenhilfe 2000 im NVV

	DM	% - Anteil
1. Stadt Kassel	6.216.000 DM	55,80%
2. Landkreis Kassel	1.519.000 DM	13,64%
3. Werra-Meißner-Kreis	850.000 DM	7,63%
4. Landkreis Hersfeld-Rotenburg	813.000 DM	7,30%
5. Schwalm-Eder-Kreis	934.000 DM	8,83%
6. Landkreis Waldeck-Frankenberg	808.000 DM	7,25%
Summe Nordhessen	11.140.000 DM	100,00%



Auch in diesem Jahr wird wieder die Gesamtfördersumme – wie sich aus den vorherigen Ausführungen ergibt – in voller Höhe verteilt werden, dies ist besonders vor dem Hintergrund der jeweils erforderlichen Gegenfinanzierung durch die Kommunen – bei der weiterhin leider sehr desolaten Lage der öffentlichen Haushalte – zu sehen. Immerhin steht hinter dieser Förderung ein Maßnahmen- und Investitionsvolumen im ÖPNV-Bereich des Werra-Meißner-Kreises von rd. 2 Millionen DM. Aufgrund der Mittelsituation 2000 wurde von der Geschäftsführung dem Aufsichtsrat wiederum vorgeschlagen, die Fördersätze für Maßnahmen ggf. so anzupassen, dass die gesamten vorhandenen Landesmittel gebunden werden.

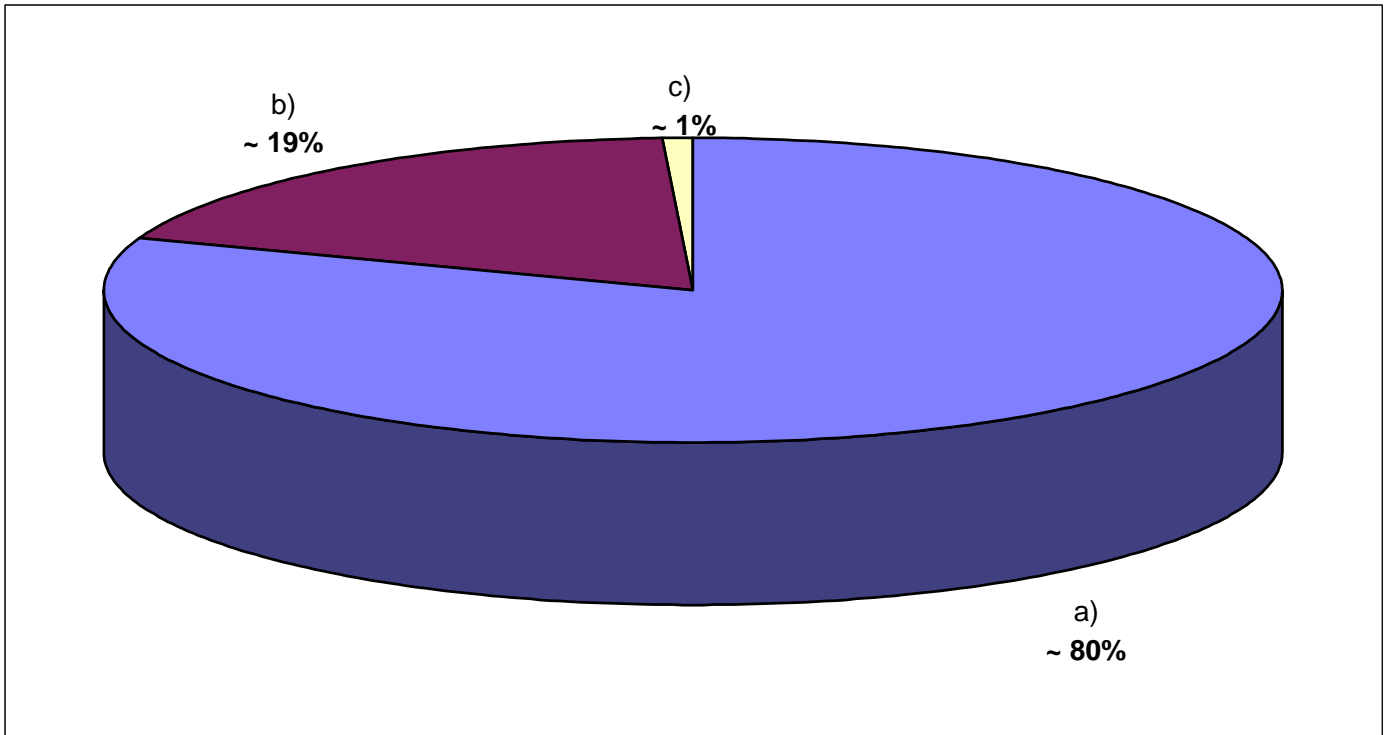
Aufgrund entsprechender Beschlüsse des NWM-Aufsichtsrates konnten aus den Landesmitteln **folgende Vorhaben im Jahr 2000 gefördert** werden (Stand: April 2001 – das Verwendungsnachweisverfahren läuft derzeit noch):

	<u>Investitionssumme</u>	<u>Förderbetrag</u>
	<u>DM</u>	<u>DM</u>
a) Zusätzliche Verkehrsleistungen und ÖPNV-Verkehrsverbesserungen	1.633.547,13	686.089,79
b) Maßnahmen der alten Linienförderung (AST-Verkehre)	381.055,20	160.043,18
c) Maßnahme im Bereich der ÖPNV-Planung	<u>6.603,18</u>	<u>6.603,18</u>
	<u>2.021.205,51</u>	<u>852.736,16</u>

Hinzuzurechnen ist der Eigenanteil der Gesellschaft für alle Maßnahmen mit derzeit zusammen 161.168,19 DM, so dass sich eine **Gesamtfördersumme von 1.013.904,35 DM** aus der Infrastrukturkostenhilfe und den Eigenmitteln ergibt.

⇒- siehe dazu die Grafik auf der nächsten Seite -

**Verteilung der im Werra-Meißner-Kreis
verausgabten Infrastrukturkostenhilfe 2000
auf die einzelnen Maßnahmen-Bereiche**



Erläuterung

- a) → zusätzliche ÖPNV-Verkehrsleistungen und -Verkehrsverbesserungen
- b) → Maßnahmen der alten Linienförderung (AST-Verkehre)
- c) → Maßnahme aus dem Bereich der ÖPNV-Planung

Hieran wird erneut außerordentlich deutlich, dass auch im Jahr 2000 wieder der Schwerpunkt der Fördermaßnahmen bei neuen und zusätzlichen Verkehrsleistungen lag. Dies ist auch das Hauptziel der NWM; nämlich durch neue Verkehre das Angebot im ÖPNV des Werra-Meißner-Kreises zu verbessern.



ÖPNV - Verkehrsverbesserungen

Zusätzliche Bus-Verkehrsleistungen und -verbesserungen

Auch im Geschäftsjahr 2000 standen erneut zusätzliche Verkehrsleistungen und -verbesserungen - wie sich schon aus der Verteilung der Fördermittel ergibt - ganz im Mittelpunkt der Tätigkeit. Mit verschiedenen Kommunen bzw. dem NVV wurde an Angeboten verbesserter ÖPNV-Verkehrsleistungen gearbeitet, deren Einführung vorbereitet oder umgesetzt sowie bestehende Angebote optimiert. In den nachfolgenden Fällen wurden auch 2000 wieder neue zusätzliche Verkehre eingeführt oder Verkehrserweiterungen/-anpassungen vorgenommen:

„STADTBUS“ Eschwege

Nach Einführung des StadtBus-Systems am 04. Dezember 1999 in der Kreisstadt Eschwege waren die Initiatoren trotz schwierigem - aber erfolgreichen - Start des Systems alsbald mit verschiedenen Forderungen nach Anpassung des Systems konfrontiert. Eine wesentliche Forderung bildete dabei die **Einbindung bzw. Anbindung des Kreiskrankenhauses Eschwege** in das StadtBus-System. Bei Einführung des StadtBus-Systems war eine direkte Anfahrt wegen Problemen in der Linienführung bzw. wegen der Einhaltung des Zeittaktes zunächst außen vorgelassen worden und es konnte daher nur eine Haltestelle in ca. 300 m fußläufiger Entfernung für das Kreiskrankenhaus angeboten werden. Nachdem jedoch einige Monate Erfahrung mit dem StadtBus-System gesammelt und festzustellen war, dass der Zeittakt gut einzuhalten ist, eröffnete sich mit dem Fahrplanwechsel am 28. Mai 2000 die Möglichkeit auch das Kreiskrankenhaus mit einer Haltestelle direkt vor dem Eingang in das StadtBus-System einzubinden. Auch eine praktikable Linienführung wurde in Absprache zwischen den Stadtbusplanern, dem betreibenden Verkehrsunternehmen und der Nahverkehrsgesellschaft dafür gefunden. Die neue Haltestelle am Kreiskrankenhaus erfreut sich seit dem guter Nachfrage.

Darüber hinaus wurden im Jahr 2000 für das StadtBus-System Eschwege erhebliche Marketingaktivitäten in Zusammenarbeit zwischen der Stadt Eschwege und dem Planungsbüro entwickelt. Hierbei wirkte die Nahverkehrsgesellschaft, z. B. auch bei einem Buszieh-Wettbewerb anlässlich des „Eschweger Wurschffestes“ im September 2000 mit. Ziel der

Marketingaktivitäten ist eine weitere Steigerung der aber durchaus sich positiv und im Rahmen der Prognose liegenden Fahrgastzahlen. Dies wurde im Rahmen entsprechender Erhebungen bestätigt.

StadtBus Bad Sooden-Allendorf

Die seit längerem von den Initiatoren gewünschte **Erweiterung** des StadtBus-Systems Bad Sooden-Allendorf von einem 1-Bus auf ein 2-Bussystem sowie die damit im Zusammenhang entstehende Umstellung der Diesel- auf Gasfahrzeuge konnte nicht - wie ursprünglich vorgesehen - bereits im Jahre 1999 umgesetzt werden, da nach erfolgter öffentlicher Ausschreibung der Zuschlag bzw. die Auftragserteilung an ein neues Verkehrsunternehmen durch ein Vergabepflichtverfahren mit anschließender Klage vor dem Oberlandesgericht Frankfurt a. M. gehindert war. Dieses Verfahren wurde im April 2000 zugunsten der Auftraggeber (Stadt Bad Sooden-Allendorf, Nahverkehrsgesellschaft) abgeschlossen und ein neues Unternehmen als Ergebnis der erfolgten Ausschreibung mit dem Betrieb des StadtBus-Systems Bad Sooden-Allendorf beauftragt. Zunächst wurde am 01. Mai 2000 das bestehende 1-Bussystem von dem neuen Betreiber übernommen. Ab Fahrplanwechsel am 28. Mai 2000 konnte der bisherige Stadtbusverkehr auf das 2-Bus-System erweitert werden. Dadurch wurde eine wesentlich verbesserte Erschließung der Stadtrand-, Siedlungs- und Erholungsgebiete der Stadtteile Allendorf und Sooden ermöglicht. Mit zusätzlichen 17 neuen Haltestellen wurde eine Verbesserung der Erschließung erreicht, wobei auch wichtige Einkaufszentren angebunden wurden. Des Weiteren erfolgte zum 01. Juli 2000 die Einführung eines „Kurgast-Tickets“. Die darüber hinaus anvisierte Umstellung der Dieselse auf Gasbusse war für Anfang 2001 vorgesehen und wurde auch zwischenzeitlich zu diesem Zeitpunkt umgesetzt.

StadtBus Witzenhausen

Das StadtBus-System Witzenhausen hat sich seit seiner Einführung im November 1998 gut entwickelt. Eine Erfolgskontrolle durch Fahrgastzählung vom März 2000 ergab mit 520 Fahrgästen täglich gegenüber der Erhebung vom Vorjahr einen Zuwachs von rund 37 %. Die Nachfragesteigerung konnte in erster Linie im Bereich der Einkaufs- und Besorgungswege mit einer Verdoppelung sowie bei den Schulwegen mit einem Zuwachs von 80 % verzeichnet werden. Bei den einzelnen Kundengruppen nahmen in erster Linie bei den Schülern und bei den Senioren die Stadtbusnutzung zu. Im Jahre 2000 wurden wiederum durch entsprechende Korrekturen im Liniennetz eine Anpassung der Fahrpläne vorgenommen und auf entsprechende Anregungen und Forderungen seitens der Fahrgäste reagiert.

Umstellung der Busanbindung des Bahnhofs Eschwege-West nach Eschwege

Durch veränderte Haltezeitpunkte der Züge der Regionalbahnlinie R 7 am Bahnhof Eschwege-West - in erster Linie verursacht aufgrund der Durchbindung der Züge bis Bad Hersfeld - wurde eine grundlegende Umstellung der Busbedienung von/nach Eschwege erforderlich. Lagen die Haltezeiten Richtung Süden und Norden bis Ende Mai 2000 nur ca. 10 Minuten auseinander, verlängerte sich dieser Zeitraum nun auf 21 Minuten. Konnten Fahrgäste bisher nur mit einem Bus der Linie 228 (finanziert im Rahmen des StadtBus-Verkehres) rechtzeitig von und in beide Richtungen zwischen Eschwege-Stadt und dem Bahnhof verbracht werden, so wurde dies ab Fahrplanwechsel 28.05.2000 aus umlauftechnischen und zeitlichen Gründen nun unmöglich.

Eine Lösung dieses Problems stellte sich sehr schwierig dar, zumal gerade auf der Schiene eine wesentliche Verbesserung nach Süden eingetreten war. Als Alternativen boten sich an:

- Einsatz eines 2. Fahrzeuges auf der Linie 228
- Anbindung mit der Linie 228 nur noch in eine Zugrichtung
- Schaffung von Busumsteigeverbindungen in Niederhone
- Einbindung der Linie 232 (Eschwege-Niddawitzhausen) in die Bahnhofbedienung.

Die ersten drei Möglichkeiten fielen mangels möglicher Finanzierung oder Unattraktivität für Fahrgäste heraus. So verblieb nur noch die letztere Alternative, die allerdings aus verschiedensten Gründen ebenfalls nur äußerst schwierig umzusetzen war. Unter Beteiligung des NVV konnte allerdings mit dem Linienbetreiber der Linie 232 eine für alle Seiten akzeptable Lösung im Interesse der Fahrgäste umgesetzt werden.

Die Linie 232 stellt nun in den Hauptverkehrszeiten werk- und samstags die Verbindung von/nach Eschwege der südlichen Schienenrichtung und die Linie 228 der nördlichen Schienenrichtung her. In den übrigen Zeiten erfolgt die Bedienung allein mit der Linie 228, allerdings mit recht langen Übergängen.

Probleme mit Zugverspätungen

Zu dem vorstehend geschilderten Sachverhalt „gesellt“ sich leider öfters ein weiteres Problem. Nämlich häufige Zugverspätungen der Bahn aus Richtung Bad Hersfeld. Dies führt bedauerlicherweise oft dazu, dass der Busanschluss für Fahrgäste nicht funktioniert. An einer Lösung wird noch gearbeitet.

Änderungen/Verbesserungen/Zukunft im schienengebundenen -und Bahn-Verkehr des Werra-Meißner-Kreises

Zukunft im regionalen Bahnverkehr

Unsere Gesellschaft arbeitet - wie auch bereits ständig in der Vergangenheit - in Zusammenarbeit mit dem Nordhessischen VerkehrsVerbund weiterhin intensiv an Verbesserungsmöglichkeiten und dem Erhalt sowie Ausbau in der Schienenanbindung der Deutschen Bahn für den Werra-Meißner-Kreis. Dies gilt insbesondere in der Anbindung Richtung Süden, z. B. nach Frankfurt/Main, sowie in das Oberzentrum Kassel. Konkret sind hier zu nennen, eine Fahrtzeit- und Qualitätsverbesserung (weniger Umsteigevorgänge und verbesserte zeitliche Übergänge).

Darüber hat es wiederholt Gespräche, auch unter Einbeziehung der kommunalen Ebene, gegeben. Eine Teil-Lösung konnte mit dem Fahrplanwechsel 2000/2001 im Mai 2000 erreicht werden:

Verbesserte Schienenanbindung nach/von Süden

Zum 28. Mai 2000 konnte in enger Zusammenarbeit zwischen Nahverkehrsgesellschaft und Nordhessischen VerkehrsVerbund eine wesentliche **Verbesserung der Schienenanbindung nach Richtung Süden aus dem Werra-Meißner-Kreis** bzw. auch entgegengesetzter Richtung umgesetzt werden. Einem seit langem gesetztes Ziel konnte damit erfreulicherweise erreicht werden.

Die neue Verbindung sieht vor, dass die Regionalbahnlinie R 7 zwischen Göttingen und bisher Bebra ab diesem Zeitpunkt generell bis Bad Hersfeld durchgebunden wird. Dadurch wird in Bad Hersfeld zweistündlich eine Anschlußverbindung von bzw. auf einen InterRegio nach/von Frankfurt a. M. erreicht. Reisende zwischen Eschwege und Frankfurt haben dadurch eine Fahrtzeitverbesserung von mindestens 32 Minuten und die Ersparnis eines Umsteigevorganges (bisher zwei, ab dann nur noch ein Umstieg). Somit kann man nunmehr alle 2 Stunden die Mainmetropole in rund 2:05 Std. erreichen.

Dies ist eine sehr erfreuliche Tatsache, wobei zu hoffen bleibt, dass die Verbindung nicht durch eine Streichung der erreichbaren InterRegio-Verbindung wieder zunichte gemacht wird.

Diese seit langem geforderte und erreichte Verbesserung auf dem Schienenweg zwischen dem Werra-Meißner-Kreis und dem Rhein-Main-Gebiet brachte allerdings durch veränderte Haltezeiten am Bahnhof Eschwege West dort in der Busanbindung einige Probleme, die aber

nach intensiven Bemühungen gelöst werden konnten (siehe hierzu die bereits vorangegangenen Ausführungen).

Eichenberger Kurve

Auch in den Angelegenheiten um die Eichenberger Kurve war die Nahverkehrsgesellschaft im Jahre 2000 – soweit möglich - aktiv. So war die NWM an dem Informationsprozeß zwischen Nordhessischen VerkehrsVerbund, dem Land Hessen, dem Land Niedersachsen und dem Land Thüringen sowie der Deutschen Bahn über die Inbetriebnahme und dem damit veränderten Betriebs- und Fahrplankonzept für die Strecke Bebra-Göttingen beteiligt.

Der NVV hat bereits Anfang 1997 zusammen mit dem Land Hessen und der Deutschen Bahn Verträge über die Beschaffung von modernen Zügeinheiten, die die Umsetzung des Flügelungskonzeptes ermöglichen, abgeschlossen. Es ist darauf hinzuwirken, dass dieses Zugmaterial auch bald geliefert wird, da es bisher seitens des Herstellers ständig zu Lieferverzögerungen gekommen ist und die Bahn sämtliche bisher in Aussicht gestellte Umsetzungstermine für die Flügelung leider nicht einhalten konnte. Erfreulich ist, dass aller Voraussicht nach ein Teil der neuen Zügeinheiten des Typs ET 425/426 zum Fahrplan-wechsel 2001/2002 im Juni 2001 eingesetzt werden wird.

Lossetalbahn

- Bau der Straßenbahnverlängerung von Kassel bis Hessisch Lichtenau -

Auch im Jahr 2000 hat die Nahverkehrsgesellschaft den geplanten Bau der Lossetalbahn als Straßenbahnverlängerung von Kassel bis Hessisch Lichtenau tatkräftig unterstützt und in der dafür eingerichteten Planungsgruppe mitgewirkt.

Nachdem zum 04.10.1998 der erste Bauabschnitt der Lossetalbahn bis Kaufungen-Papierfabrik in Betrieb genommen wurde und damit nach vielen Jahren der Planung ein erster greifbarer Schritt sichtbar wurde, wird Mitte des Jahres 2001 der 2. Abschnitt bis Helsa in Betrieb gehen. Dies wird erheblichen Einfluss auf die Busverkehre im Lossetal sowie im Einzugsbereich der Städte Großalmerode und Hessisch Lichtenau haben. Das Planungsverfahren für den weiteren Bauabschnitt bis Hessisch Lichtenau werden von der Regionalbahn Kassel bzw. von der Kasseler Verkehrsgesellschaft intensiv vorangebracht, so daß auch dieser in einem angemessenen Zeitrahmen in Betrieb gehen kann (voraussichtlich im Jahre 2003).

Schienenanbindung der Kernstadt Eschwege

Das äußerst bedeutende Projekt des NVV und der Stadt Eschwege zur Wiederanbindung der Kreisstadt Eschwege an das Schienennetz und die Errichtung eines Stadtbahnhofes Eschwege wurde durch die Beteiligten - auch die NWM - in 2000 intensiv weiter verfolgt und u. a. im Aufsichtsrat beraten. Es bleibt zu hoffen, dass das schwierige Verfahren um die Planung und Finanzierung dieses umfangreichen Verkehrs-Infrastruktur-Projektes weiter zügig voranschreitet und in einem absehbaren Zeitraum verwirklicht werden kann. Ein weiterer wichtiger Schritt wurde mit den Vorbereitungen zum Abschluss einer Planungsvereinbarung zwischen NVV, Stadt Eschwege und DB AG vorbereitet.

Wiedereinrichtung eines Schienenhaltepunktes in Wehretal-Reichensachsen

Auch in diese seit längerem diskutierte Konzeption war im Jahre 2000 die Nahverkehrsgesellschaft in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Wehretal, dem beauftragten Planungsbüro und dem Nordhessischen VerkehrsVerbund eingebunden. Nachdem der Planungsrahmen in Zusammenhang mit den zuständigen Straßenbaulastträgern und der Bahn AG feststeht, wurden nunmehr die hier möglichen Schritte zur Erlangung des Baurechtes eingeleitet. Entscheidend dafür ist aber das Handeln der Deutschen Bahn AG.

Fahrkartenausgabe im Bahnhof Bad Sooden-Allendorf

Im August 2000 sahen sich Nahverkehrsgesellschaft und Stadt Bad Sooden-Allendorf erneut mit einer drohenden Schließung der DB-Verkaufsstelle (Fahrkartenausgabe) im Bahnhof Bad Sooden-Allendorf konfrontiert. In einer konzertierten Aktion des Bürgermeisters der Stadt Bad Sooden-Allendorf, des Landrates des Werra-Meißner-Kreises als NWM-Aufsichtsratsvorsitzender und des Nordhessischen VerkehrsVerbundes wurde in entsprechendem Schriftverkehr vehement gegen diese Absichten der DB-Regio protestiert.

Nach unserer Auffassung ist es besonders in einer Kurstadt wie Bad Sooden-Allendorf mit einem hohen Anteil auswärtiger, ortsfremder Fahrgäste wichtig, eine persönliche Beratung im Bahnhof zu haben. Auch der Kreistag des Werra-Meißner-Kreises hatte bereits im Jahre 1996 bei einer damals schon vorgesehenen Schließung eine entsprechende Resolution beschlossen, auf die in dieser Situation ebenfalls nochmals hingewiesen wurde.

Nach einem Abstimmungsgespräch mit der Deutschen Bahn Ende August wurde uns vom Nordhessischen VerkehrsVerbund mitgeteilt, dass vereinbart worden sei, die zum 1. Oktober 2000 beabsichtigte Schließung zurück-zustellen. Dieses Ergebnis war als Erfolg zu werten, wenn auch letztlich damit sicherlich eine Schließung nicht auf Dauer abgewendet ist. Seitens der Deutschen Bahn AG wurde jedoch darauf hingewiesen, dass man versuchen werde, tragfähige Lösungen für einen personengestützten Verkauf auch in der Zukunft zu erarbeiten.

Weitere ÖPNV-Maßnahmen/-Arbeiten der N W M im Jahr 2000

Nahverkehrsplan

Nach Vorlage des vom Kreistag des Werra-Meißner-Kreises am 10.09.1999 verabschiedeten Nahverkehrsplanes an die Hessische Landesregierung wurde von dort angeregt, den Nahverkehrsplan im Rahmen einer Weiterentwicklung insbesondere hinsichtlich der Bestandsaufnahme und Planung der **lokalen Busverkehre** zu vertiefen. Dieser Anregung hinsichtlich aller nordhessischen lokalen Nahverkehrspläne wurde nach Absprache zwischen den nordhessischen Landkreisen und dem NVV nachgekommen und im Jahre 2000 bis Anfang 2001 unter Federführung des Nordhessischen Verkehrsverbundes von der Gesamthochschule/Universität Kassel und der Planungsgruppe Nord, Kassel, bearbeitet. Der vorläufige Abschluss der Arbeiten erfolgte im Frühjahr 2001, so dass dieser vertiefte lokale Nahverkehrsplan dann als Fortschreibung in die weiteren Beratungen gehen kann.

Bildung von Linienbündeln

Zur Vorbereitung auf den Wettbewerb im ÖPNV-Bereich hat u. a. das Thema der Linienbündelung erhebliche Bedeutung erlangt. D. h. , dass bei künftiger Ausschreibung und Vergabe von Verkehrsleistungen nicht die oder eine einzelne Linie vergeben wird, sondern ein Bündel von Linien eines Verkehrsraumes. Besonders schwierig ist dabei die Frage nach den Kriterien für die Bildung der Bündel. Es stellen sich dabei u. a. Fragen nach der Größe der Bündel, der Kombination von eigen- und gemeinwirtschaftlichen Linien, der rechtlichen Zulässigkeit, von verkehrlichen Aspekten, der Interessen der Aufgabenträger sowie der Interessen der Linienverkehrsunternehmen, der Harmonisierung der unterschiedlichen Konzessionslaufzeiten und vieles mehr.

Daher hat das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung Mitte des Jahres 2000 hierzu eine Reihe von Empfehlungen und Hinweisen gegeben. Generell wird aber empfohlen, die Frage der Linienbündelung zu prüfen und Bündelungen dort vorzusehen, wo dies unter verkehrlichen und gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten sinnvoll ist.

Im Gebiet des Nordhessischen Verkehrsverbundes und im Werra-Meißner-Kreis wurde dies aufgegriffen und in enger Abstimmung zwischen NVV und NWM auch hier mit den Vorarbeiten für die Bildung von Linienbündeln begonnen. Nach Erarbeitung erster Vorschläge für sieben Bündel fand am 15.11.2000 ein erstes Abstimmungsgespräch mit

den Linienträgern statt. Das Verfahren dauert an und soll in 2001 zum Abschluss gebracht werden.

Haltestellenmodernisierungsprogramm und Konzeption für eine Qualitätssicherung

Das für den Werra-Meißner-Kreis durchgeführte Haltestellenmodernisierungsprogramm konnte im Jahr 2000 zu einem vorläufigen Abschluss gebracht werden. In diesem Programm wurden im NVV-einheitlichen Rahmen **659 Bus-Haltestellen** im Werra-Meißner-Kreis mit der Aufstellung neuer Haltestellenmasten einschl. Fahrplanaushangkasten, sowie an einzelnen Haltepunkten durch die zusätzliche Aufstellung von 21 Fahrgastinformations-Vitrinen, 68 Sitzbänken sowie 107 Abfallbehältern modernisiert. Die Maßnahmen hatten einen Investitionsumfang von ca. 1 Million DM und konnten dankbarerweise zu 85% aus Landeszuweisungen finanziert werden.

Qualitätssicherung

Um den nunmehr erreichten guten Zustand an den Haltestellen zu sichern, war es erforderlich eine einheitliche, finanzierbare und praktikable Qualitätssicherung zu organisieren. Dieses Vorhaben wurde ebenfalls in Zusammenarbeit zwischen NVV, der Werkstatt für junge Menschen (Eschwege) und der Nahverkehrsgesellschaft im gemeinsamen Wirken mit den Kommunen umgesetzt und durch einen entsprechenden Vertrag im Jahr 2000 festgeschrieben. Danach werden erforderliche Qualitätssicherungsarbeiten in einem einheitlichen Rahmen durch die Werkstatt durchgeführt, die Arbeitszeit durch den NVV und das Material von der Nahverkehrsgesellschaft finanziert.

ServicePlus-Projekt „Verschönerungsarbeiten an Bahnhöfen (VaB)“

Das bereits seit 1997 laufende Projekt wurde auch im Jahre 2000 fortgesetzt und durch die Nahverkehrsgesellschaft sowohl in fachlicher, personeller als auch in finanzieller Hinsicht unterstützt. Insgesamt bleibt festzustellen, dass durch dieses Projekt der Zustand auf den und im Umfeld der Bahnhöfe im Werra-Meißner-Kreis ein außerordentlich positives Bild angenommen hat.

NVV-Arbeitskreis Gebietskörperschaften

Beim Nordhessischen VerkehrsVerbund tagt u. a. regelmäßig unter Vorsitz des NVV-Geschäftsführers Rabenmüller der sogenannte „Arbeitskreis Gebietskörperschaften“. An dieser Arbeitsgruppe sind neben der Nahverkehr Werra-Meißner alle zuständigen verantwortlichen Bearbeiter für den (neuen) Aufgabenbereich ÖPNV bei den Aufgabenträgern (Landkreise und der Stadt Kassel) beteiligt. Soweit in den Landkreisen

ebenfalls - wie im Werra-Meißner-Kreis - Nahverkehrsgesellschaften bestehen, sind dies die jeweiligen Geschäftsführer (Landkreis Hersfeld-Rotenburg, Schwalm-Eder-Kreis, Landkreis Waldeck-Frankenberg) oder soweit keine gesonderten Nahverkehrs-gesellschaften vorhanden sind, die jeweiligen Abteilungsleiter der Kreisverwaltung (Landkreis Kassel) oder für die Stadt Kassel jeweils ein maßgeblicher Vertreter der Kasseler Verkehrsgesellschaft. In dieser Arbeits-gruppe werden grundlegende Angelegenheiten, die das Verhältnis des NVV zu den kommunalen Gebietskörperschaften angehen, Vorlagen für den NVV-Aufsichtsrat oder Beschlüsse dieses Gremiums besprochen. Die Arbeitsgruppe ist **Grundlage für eine weitgehend abgestimmte und koordinierte Arbeit und somit für ein Funktionieren des NVV** in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern auf Landkreisebene.

Darüber hinaus treffen sich - aufgrund einer Initiative des NWM-Geschäfts-führers - die Landkreisvertreter in gewissen Zeitabständen zu einem Erfahrungsaustausch.

Informations- und Diskussionsveranstaltungen

Auch im Geschäftsjahr 2000 hat der Geschäftsführer wieder an verschiedenen Informations- und Diskussionsveranstaltungen unterschiedlicher Art teilgenommen.

Des weiteren erfolgte eine Beteiligung als Gast an der Gesellschafter-versammlung der „ Verkehrsgesellschaft Werra-Meißner mbH “.

**Außerdem noch - stichwortartig - zu nennende
Tätigkeiten der N W M im Geschäftsjahr 2000**

**In u. a. den folgenden weiteren Tätigkeitsfeldern war die
NWM noch aktiv bzw. wirkte sie mit:**

- Neubau der B 27 – Anbindung des Ortsteiles Hoheneiche der Gemeinde Wehretal und Busandienung
- Erneuerung der Ortsdurchfahrt Meinhard-Jestädt und Lage der Bushaltestellen
- AST-Verkehr im Bereich der Stadt Hessisch Lichtenau
- Stellungnahmen im Rahmen der Beschaffung und Förderung nach dem GVFG/FAG von Fahrzeugen/Bussen des Linienverkehrs von Linienverkehrsunternehmen im Werra-Meißner-Kreis
- Möglichkeiten von Verkehrsverbesserungen im Bereich der Gemeinde Herleshausen
- Verbesserung der Busanbindung/-übergänge am Bahnhof Eichenberg
- Stellungnahmen zu allen geplanten Fahrplanänderungen im Linienverkehr gegenüber der Genehmigungsbehörde
- Schülerverkehr aus den Bereichen Obersuhl/Herleshausen auf der Regionalbahnlinie R 6 nach/von Eisenach
- Grundsatzfragen im Zusammenhang mit der Erstellung eines ÖPNV-Konzeptes zur Erschließung touristischer Ziele im Werra-Meißner-Kreis, wie insbesondere die Region Hoher Meißner
- Vorbereitungen zur Konzeption des Busverkehrs im Lossetal bei Inbetriebnahme der Lossetalstraßenbahn bis/von Helsa
- Tarifeinstufung des Eschweger Stadtteiles Albungen
- Werbung für die Mannschaft der 2. Handballbundesliga des ETSV Eschwege

- Forschungsvorhaben „IMAGO“ des Bundesforschungsministeriums in Zusammenarbeit mit der Universität Paderborn
- Problemlagen des in den Linienverkehr integrierten Schülerverkehrs
- Mitarbeit im EU-Regional-Forum Werra-Meißner-Kreis
- Verbesserung der Fahrgastinformation und Mitarbeit bei der Erstellung von Veröffentlichungen zur Fahrgastinformation und im Rahmen von Marketingaktivitäten des NVV im Verbundgebiet bzw. Werra-Meißner-Kreis
- Rechtsstellung kommunaler Vertreter in Aufsichtsräten privater Unternehmen
- Vorbereitungen und Klärung juristischer Fragen zur Änderung des Gesellschaftsvertrages der Nahverkehrsgesellschaft

NWM und ÖPNV im NVV im Spiegel der Presse





Rechtliche und organisatorische Grundlagen

Beirat

Zur Beratung der Gesellschaft bei der Erfüllung ihrer Aufgaben und gleichzeitig zur Information seiner Mitglieder hat die Gesellschafterversammlung auf der Grundlage von § 27 des Gesellschaftsvertrages einen Beirat bestellt. Dabei sind die **besonderen Interessen** von Frauen, älteren Menschen und Berufspendlern ausdrücklich berücksichtigt worden.

Der Beirat **setzt sich zusammen** aus kommunalen Vertretern sowie Sachkundigen unterschiedlicher Interessengruppen, Organisationen und Verbände (Fahrgastverbände, Fraueninteressenvertreterinnen, ältere Menschen, Berufspendler, Jugend, Verkehrswissenschaft).

Im Einzelnen sind dies

- alle Bürgermeister der an der Gesellschaft beteiligten 16 Kommunen
- der Landrat des Werra-Meißner-Kreises
- Verkehrsclub Deutschland - Landesverband Hessen e. V.
- Pro Bahn e. V.
- Interessengemeinschaft Öffentlicher Nahverkehr (IGÖV)
- die Frauenbeauftragte des Werra-Meißner-Kreises
- Bezirkslandfrauen Eschwege
- Bezirkslandfrauen Witzenhausen
- Familienzentrum Neu-Eichenberg
- VdK Kreisverband Eschwege
- VdK Kreisverband Witzenhausen
- DGB Kreis Werra-Meißner
- IHK Kassel - Geschäftsstelle Werra-Meißner
- Kreisjugendring Witzenhausen
- Kreisjugendring Eschwege
- Gesamthochschule/Universität Kassel - GhK.

Neben den zahlreichen bilateralen Gesprächen mit einzelnen Vertretern des Beirates, bei denen immer wieder auch wertvolle Informationen aus der ÖPNV-Praxis ausgetauscht wurden, trat der Beirat im Jahr 2000 einmal am 21. November 2000 zusammen.

Im Rahmen dieser Sitzung wurde als zentrales Thema der Punkt

**„5 Jahre Nordhessischer Verkehrsverbund - NVV -
Versuch einer Bilanz und Aufzeigen von Perspektiven“**

behandelt. Dabei wurden vom Geschäftsführer der Nahverkehrsgesellschaft als auch vom anwesenden Geschäftsführer des NVV – Herrn Dipl. Ing. Thomas Rabenmüller - die wesentlichen Veränderungen/Verbesserungen, neuen Leistungen aus dem Bereich ÖPNV sowie SPNV für den Werra-Meißner-Kreis und den Bereich des Verkehrsverbundes dargestellt. Bei allen Wünschen, die derzeit noch offen sind und für die Zukunft angestrebt werden, begrüßte der Beirat jedoch die eingeleitete positive Entwicklung im Nahverkehr.

Im Rahmen dieser Beiratssitzung wurden auch wieder einmal zahlreiche aktuelle Informationen an die Beiratsmitglieder weitergegeben. Darüber hinaus wurden Fragen aus folgenden Bereichen angesprochen und diskutiert:

- **Schienenverkehrsentwicklung im Werra-Meißner-Kreis**
- **Verspätungen der Bahn in Eschwege-West und Auswirkung auf den Pendelbusverkehr Eschwege**
- **Anregungen aus der Anhörung zum Nahverkehrsplan**
- **Stadtbahnhof Eschwege**
- **StadtBus Eschwege**
- **Anbindung der RB 7 auf den InterRegio ab Göttingen**
- **Busanbindung auf die künftige Tram ab Helsa**
- **Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen**
- **Fahrkartenautomaten am Bahnhof Eschwege-West**
- **NVV-Produkt OrtsBus**
- **Nahverkehrsplan im Zusammenhang mit lokalen Busverkehren**
- **Wegfall von InterRegio-Verkehrsleistungen und Ersatz durch Nahverkehr**
- **ExpressBus Eschwege – Kassel**
- **Künftige RegioBus-Verbindung Witzenhausen - Großalmerode**
- **Anbindung touristischer Ziele, insbesondere um den Meißner, durch Busse und Bahn**
- **AST-Verkehr Witzenhausen.**

Auch konstruktive Kritik wurde und wird auch künftig von der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat aus den Reihen des Beirates gern entgegengenommen.

Anmerkung: Der Aufsichtsrat hat im Jahre 2000 beschlossen, künftig den Beirat um die Vorsitzenden der

Gemeindevertretungen/Stadtverordnetenversammlungen/des Kreistages der Gesellschafterkommunen zu erweitern.

Gesellschafterversammlung

Der NWM gehören 17 Gesellschafter an, die bisher jeweils durch drei Repräsentanten bzw. der Werra-Meißner-Kreis durch 10 Mitglieder in der Gesellschafterversammlung vertreten wurden. Nach Änderung der entsprechenden kommunalrechtlichen Bestimmungen ergibt sich hier künftig eine Änderung. Künftig vertritt der Bürgermeister/Landrat die jeweilige Kommune kraft Amtes, die Kommunen können jeweils 2 weitere Vertreter aus den Reihen des Gemeindevorstandes/Magistrates – der Kreis weitere 10 Vertreter aus dem Kreisausschuss in die Gesellschafterversammlung als Vertreter entsenden.

Im Jahre 2000 fand **eine Gesellschafterversammlung am 28. September 2000** in Wehretal-Reichensachsen statt, in der u. a. die wichtigsten formalen Entscheidungen, wie auch die Änderung des Gesellschaftsvertrages, für die Gesellschaft getroffen wurden.

Die Gesellschafterversammlung

- nahm den Geschäftsbericht der NWM für das Jahr 1999 entgegen
- stellte den Jahresabschluß 1999 fest
- beschloß nach entsprechendem Bericht die Entlastung des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung für das Jahr 1999
- bestellte den Wirtschaftsprüfer für das Geschäftsjahr 2000
- stimmte dem Wirtschaftsplan der NWM für das Jahr 2001 zu und
- nahm die Beschlussfassung und Beurkundung der Änderungen des Gesellschaftsvertrages in den §§ 13, 14, 17, 19, 22 und 26 vor.

Außerdem diskutierte die Versammlung – in Anwesenheit des NVV-Geschäftsführers Th. Rabenmüller - die aktuelle ÖPNV/SPNV-Entwicklung im Werra-Meißner-Kreis und Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV).

Aufsichtsrat

Der siebenköpfige Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2000 **dreimal** zu Sitzungen zusammen, um jeweils die aktuellen Themen des ÖPNV im

Werra-Meißner-Kreis und beim NVV zu erörtern sowie über folgende Sachverhalte zu beraten bzw. Beschlüsse zu fassen:

- Vorläufige Ausgabe- und Einnahmeübersicht der NWM für das Geschäftsjahr 1999
- Infrastrukturkostenhilfe 1999 und 2000
- StadtBus-Systeme Eschwege, Bad Sooden-Allendorf und Witzenhausen
- Stadtbahnhof Eschwege
- „Flügelungskonzept“ am Bahnhof Eichenberg
- Fahrplanänderungen einschl. Verbesserung auf der Schiene zum 28.05.2000
- Tarifanpassung zum 28.05.2000 einschl. AST-Zuschlag
- Nahverkehrsplan
- Bildung von Nahverkehrsräumen bei Buslinien
- Haltestellenmodernisierungsprogramm
- Fortsetzung des VaB-Programmes (Verschönerungsarbeiten an Bahnhöfen - Zustimmung zu Folgevertrag) und künftige Qualitätssicherung an modernisierten Haltestellen einschl. Abschluss eines Vertrages
- Personalangelegenheiten (Einstellung einer Auszubildenden)
- Erörterung des Geschäftsberichtes und des Jahresabschlusses der NWM für das Jahr 1999
- Feststellung des Jahresabschlusses 1999
- Beschluss über die Empfehlung zur Feststellung des Jahresabschlusses 1999 in der Gesellschafterversammlung
- Entlastung der Geschäftsführung der NWM für das Jahr 1999
- Wirtschaftsprüfung und Bestellung des Abschlussprüfers für das Jahr 2000
- Wirtschaftsplan der NWM für das Jahr 2001
- Einrichtung eines „Risikofrüherkennungssystems“ im Verhältnis Aufsichtsrat/ Geschäftsführung
- Zusammensetzung des Beirates
- Änderungen des NWM-Gesellschaftsvertrages.

Darüber hinaus wurden im Aufsichtsrat stets die wesentlichen geschäftlichen Aktivitäten der NWM erörtert, über die der Geschäftsführer jeweils Bericht erstattete.



Bericht des Aufsichtsrates

Im sechsten Geschäftsjahr der Nahverkehrsgesellschaft 2000 ist der Aufsichtsrat zu **drei Sitzungen** zusammengekommen.

Neben einer Reihe von Beschlüssen in formalen Angelegenheiten der Gesellschaft, wurde auch eine wichtige Anzahl von Sachbeschlüssen - besonders auch im Hinblick auf die Bewilligung von Fördermitteln für Verbesserungs- und zusätzliche Verkehrsangebote im lokalen ÖPNV-Bereich - gefaßt. Darüber hinaus ist der Aufsichtsrat jeweils von der Geschäftsführung durch schriftliche Vorlagen und durch mündliche Erläuterungen über die aktuelle Entwicklung und sowie die wichtigsten Tätigkeiten/Maßnahmen der NWM - sowie auch des NVV - unterrichtet worden. Fragen grundsätzlicher Art wurden mit der Geschäftsführung jeweils erörtert.

Im **Einzelnen** war der Aufsichtsrat mit folgenden wesentlichen Fragen befaßt:

- Infrastrukturkostenhilfe 1999 und 2000
- Fortsetzung des VaB-Programmes (Verschönerungsarbeiten an Bahnhöfen - Zustimmung zu Folgevertrag) und künftige Qualitätssicherung an modernisierten Haltestellen einschl. Abschluss eines Vertrages
- StadtBus-Systeme Eschwege, Bad Sooden-Allendorf und Witzenhausen
- Nahverkehrsplan und Bildung von Nahverkehrsräumen bei Buslinien
- „Flügelungskonzept“ am Bahnhof Eichenberg
- Personalangelegenheiten (Einstellung einer Auszubildenden)
- Erörterung des Geschäftsberichtes und des Jahresabschlusses der NWM für das Jahr 1999 mit anschließender formaler Feststellung und Entlastung der Geschäftsführung
- Wirtschaftsprüfung für das Jahr 2000
- Wirtschaftsplan der NWM für das Jahr 2001
- Einrichtung eines „Risikofrüherkennungssystems“ im Verhältnis Aufsichtsrat/ Geschäftsführung
- Zusammensetzung des Beirates
- Änderungen des NWM-Gesellschaftsvertrages.

gez. Dieter Brosey, Landrat

Vorsitzender des Aufsichtsrates



AUSBLICK 2001

Als Arbeitsschwerpunkte der Nahverkehrsgesellschaft für das Jahr 2001 sind beispielhaft die nachfolgenden Maßnahmen und Projekte aufzuzeigen. Dabei steht insgesamt erneut eine Fortführung von zahlreichen Maßnahmen, die bereits im Vorjahr oder in den Vorjahren eingeleitet wurden, im Vordergrund.

Im Einzelnen sind beispielhaft zu nennen:

Auch künftig Verbesserungen im ÖPNV-Angebot

- ✓ Weiterentwicklung der StadtBus-Systeme in Eschwege, Bad Sooden-Allendorf und Witzenhausen.
- ✓ Qualitätsverbesserung im Schienenpersonennahverkehr durch Vorbringen der dazu geeigneten Maßnahmen, wie zur Neueröffnung von Haltepunkten, Einsatz moderner Fahrzeuge etc.
- ✓ Erhalt und Verbesserung des allgemeinen ÖPNV-Angebotes im Werra-Meißner-Kreis und dazu Initiierung erforderlicher Schritte
- ✓ Neukonzeption der Verkehre im Lossetalraum im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Lossetalstraßenbahn ab/bis Helsa

Wettbewerb im ÖPNV

- ✓ Aufgrund geänderter rechtlicher Rahmenbedingungen auf Ebene der EU und Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes unterliegen die Leistungen auch im öffentlichen Nahverkehr seit geraumer Zeit streng den Wettbewerbsregelungen. Diese schwierigen - rechtlich in vielen Bereichen bisher weiter ungeklärten juristischen Sachverhalte und Zusammenhänge – sowie deren praktische Umsetzung stehen weiter im Mittelpunkt des Interesses bei allen im Nahverkehr beteiligten Organisationen und sind außerordentlich wichtig für die Gestaltung des ÖPNV's und dessen Erhalt in der Zukunft.

In wirtschaftlicher Hinsicht bzw. über die Finanzlage der Nahverkehrs-gesellschaft ist auszuführen, dass aus Sicht der

Geschäftsführung keine finanzielle Risiken für die Gesellschafter aufgrund einer in den vergangenen Jahren stets erfolgten Einhaltung der Wirtschaftspläne bestehen. Vielmehr konnte die Nahverkehrsgesellschaft dadurch auch bereits Rücklagen bilden, die bereits eingesetzt werden konnten, um ggf. eine eingetretene stärkere finanzielle Beteiligung an der Finanzierung zusätzlicher Verkehrsleistungen aus Eigenmitteln der Gesellschaft nach § 11 Abs. 2 des Gesellschaftsvertrages zur Aufstockung der Infrastrukturkostenhilfe abzufedern. Darüber hinaus sind wesentliche strukturelle Veränderungen in der Finanzierung der Nahverkehrsgesellschaft für die Zukunft nicht zu erwarten. Vielmehr war die Geschäftsführung der NWM bereits in den beiden vergangenen Geschäftsjahren bemüht, die gebildeten Rücklagen auf eine als notwendig erachtete Höhe abzuschmelzen. Zusätzlicher Finanzaufwand wird künftig im Rahmen einer stärkeren Eigenbeteiligung an der Finanzierung zusätzlicher Verkehrsleistungen bzw. für den Fall neuer oder ausgeweiteter bestellter Verkehre entstehen.

gez. Horst Pipper

Geschäftsführer