



KURZ- GESCHÄFTSBERICHT 2006

» Damit Sie wissen, wo's langgeht:
 Der neue Liniennetzplan

» Jetzt können Sie öfter...

Viel Spaß unterwegs!

Der neu im Verkehrsbündel 204 zum 09.04.2006 in Betrieb gegangene **StadtBus Eschwege** mit Liniennetz



Aus der Aktions- und Projektarbeit

TÄTIGKEITEN DER NWM IM JAHR 2006 und BERICHT ZU DEN AKTIVITÄTEN / ENTWICKLUNGEN IM ÖPNV

Alles auf einer Linie: Mit dem AusflugsBus ins Werra-Meißner-Land

Auch im Jahr 2006 boten die Nahverkehrsgesellschaft Werra-Meißner (NWM) zusammen mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und der Regionalverkehr Kurhessen (RKH) und wieder Freizeitverkehr durch die Region an.

Der **AusflugsBus Werra-Meißner** mit Fahrradanhänger fuhr an allen Samstagen, Sonn- und Feiertagen zweimal täglich in der Zeit zwischen 29. April und 03. Oktober 2006.

Die Strecke führte ab Kassel über Kaufungen, Helsa, Hessisch Lichtenau, den Hohen Meißner, das Meißnervorland (Berkatal-Frankershausen), den Bahnhof Eschwege-West, Eschwege, Wehretal, Sontra-Wichmannshausen, Ringgau-Netra, Schnellmannshausen nach Treffurt. Zurück ging die Streckenführung über Wanfried, Meinhard, Eschwege und Bahnhof Eschwege-West durch das Meißnervorland und über den Hohen Meißner wieder Richtung Hessisch Lichtenau bzw. Kassel. In Hessisch Lichtenau besteht am Bürgerhaus Anschluss an die seit Januar dort verkehrende Losetalbahn Linie 4. In 2006 wurde auch wieder das Ringgautal einbezogen, wo sowohl für Wanderer als auch Radfahrer sehr attraktive Freizeitziele liegen.

Hohe Zufriedenheit und gute Inanspruchnahme

Befragungen der Fahrgäste haben gezeigt, dass die Zufriedenheit bezüglich dieses Angebotes in den Vorjahren besonders hoch war. Der gute Zuspruch – in den letzten drei Jahren seit Einführung des Angebotes konnten durchschnittlich rund 40 Fahrgäste am Tag verzeichnet werden - hat dafür gesorgt, dass auch in diesem Jahr 2006 das Angebot erhalten blieb. Bedingt durch die erhöhte Inanspruchnahme der AusflugsBus-Linie 202 sollte der Fahrradanhänger nach Voranmeldung von Gruppen entsprechend der Anforderung nach Größe eingesetzt werden.

Kostenfreier Fahrradtransport

Den geäußerten Wünschen der Wanderer und Radfahrer wurde insofern Rechnung getragen, in dem wesentliche Bereiche des Lossetals, des Meißners mit seinem Vorland sowie das Werratal und auch der Ringgau durch ein attraktives ÖPNV-Freizeitangebot erschlossen werden. Der Einzugsbereich reicht somit von Kassel bis nach Thüringen in die Werrastadt Treffurt.

Fahrräder werden übrigens im Bereich des Nordhessischen Verkehrs Verbundes, soweit die Kapazitäten in Bussen und Bahnen ausreichend sind, generell kostenfrei transportiert.

Fahrrad-Gruppen werden jedoch gebeten, sich rechtzeitig in der jeweiligen Vorwoche unter dem NVV-Service-Telefon 0180-234-0180 anzumelden, damit in der Größe des Fahrradanhängers entsprechend disponiert werden kann.

Informationsmöglichkeiten

Mit dem WanderBus können – zumindest teilweise - von Kassel aus auch die reizvollen geführten Wanderungen des Naturpark Meißner-Kaufunger Wald und HESSEN-FORST mit regionalen

Spezialitäten zum Abschluss erreicht werden. Umfangreiche Informationen - wie Fahrplan, Ausflugsziele, Preise u. a. - sind in einer Broschüre zum Wanderbus dargestellt worden.



Touristisches ÖPNV-Erfolgsmodell – Der AusflugsBus Werra-Meißner

Der auch in diesem Jahr zwischen 29. April und 03. Oktober 2006 an allen Samstagen, Sonn- und Feiertagen von der Nahverkehrsgesellschaft Werra-Meißner (NWM) und dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) in Zusammenarbeit mit dem Regionalverkehr Kurhessen (RKH) im Werra-Meißner-Kreis angebotene AusflugsBus mit Fahrradanhänger hat sich in den vergangenen drei Jahren zum touristischen ÖPNV-Erfolgsmodell entwickelt. Der AusflugsBus ist ein positives Beispiel der guten Verknüpfung von Tourismus und Öffentlichen Personennahverkehr auch im ländlichen Raum.

Außergewöhnlich gute Inanspruchnahme und hohe Zufriedenheit

Die Zählungen der Inanspruchnahme der vergangenen Jahre zeigen, dass in den Jahren 2003 bis 2005 durchschnittlich an den Verkehrstagen jeweils zwischen **36 und 43 Fahrgäste/tgl.** das Angebot nutzten. Dabei handelt es sich auch um einen erheblichen Teil von Fahrrad- und Wandertouristen aus dem Bereich Kassel und dessen Umland, die die auf diese Art und Weise komfortabel mit dem ÖPNV die touristischen Ziele Meißner, Werra-Radweg u. a. ansteuern.

Gerade vor dem Hintergrund dieser positiven Ergebnisse der vergangenen Jahre und den gleichzeitig derzeit stattfindenden noch verstärkten touristischen Bemühungen im Werra-Meißner-Kreis war es keine Frage, den AusflugsBus auch im Jahr 2006 (wie auch in 2007) wieder anzubieten. Auch nicht zuletzt im Zusammenhang mit den Mountainbike-Konzeptionen im Kreis.

Für die intensive, aktive Bewerbung des NVV-AusflugsBus-Angebotes ist die Tourist-Information Eschwege-Meißner-Meinhard-Wanfried besonders hervorzuheben, wofür man sehr dankbar sei.

Neue zentrale „Schüler“-Bushaltestelle „Goethestraße“ in Eschwege

Zum NVV-Fahrplanwechsel am 10.12.2006 wurde in Eschwege eine zentrale, neu eingerichtete ÖPNV-Bushaltestelle im Bereich der Goethestraße in Eschwege in Betrieb genommen. Diese Haltestelle sollte und entlastet die von der Verkehrssituation schwierige Haltestelle Eschwege-Post sehr stark und dient besonders auch der Abwicklung des schülerbezogenen Buslinienverkehrs. Außerdem ist die neue Haltestelle direkt am Gelände der Friedrich-Wilhelm-Schule in Eschwege belegen.

Veränderungen auf den Buslinien im Bereich Herleshausen sowie Herleshausen-Sontra-Eschwege

Ab 28. August 2006 (zum Beginn des neuen Schuljahres 2006/2007) wurden die NVV-Buslinien 239 (Altefeld-Nesselröden-Herleshausen) und 238 (Herleshausen-Sontra-Eschwege) von einem neuen Linienbetreiber bedient. Aufgrund einer Entbindung von der Beförderungspflicht des bisherigen Betreibers war die Nahverkehrsgesellschaft veranlasst, im Wege einer Ausschreibung einen neuen Linienträger zu finden.

Nunmehr werden die Linien ab 28.08.2006 von dem Beförderungsunternehmen Rückbrodt GmbH, Waldkappel bedient. Der Fahrplan der Linien entspricht weitgehendst dem bisherigen Angebot. Dabei wird auch weiter die Schul- und Kindergartenbeförderung sichergestellt.

Alle Beteiligten waren bemüht, den Übergang so reibungslos wie möglich zu gestalten. Dennoch gab es im Übergang und in der Folgezeit leider etliche Anfangsprobleme mit der neuen Linie.

Wie Erster Kreisbeigeordneter Henry Thiele als zuständiger Schuldezernent und Aufsichtsratsvorsitzender der Nahverkehrsgesellschaft dazu in einer Presseerklärung mitteilte, stehe die Diskussion über die Beförderung von Schülern im Linienverkehr im Bereich Ringgau/Herleshausen in absolut keinerlei Zusammenhang mit kürzlich bedauerlicherweise geschehen Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Bussen in anderen Regionen. Diese Unfallgeschehen hätten ursächlich mit dem Zustand oder Umstand als Linien- oder Schulbus überhaupt nichts zu tun gehabt.

In diesem Zusammenhang sei eine aktuelle in der Presse veröffentlichte Erklärung des ADAC vom 07.11.2006 äußerst lesenswert, wo es heißt (Zitat): *„Nach mehreren Schulbus-Unfällen innerhalb von wenigen Wochen warnt der ADAC davor, Ängste bei Eltern zu schüren. ‚Der Schulbus ist mit Abstand das sicherste Verkehrsmittel. Das Fahren im Privat-PKW ist ungleich gefährlicher. Die häufigsten Verletzungen auf dem Weg zur Schule seien zudem nicht auf Verkehrsunfälle, sondern auf Rangeleien und Raufereien zurückzuführen‘, erklärte ein Sprecher des ADAC. Dies belegen Statistiken des Bundesverbandes der Unfallkassen.“*

Darüber hinaus legte der Erste Kreisbeigeordnete großen und deutlichen Wert auf die Feststellung, dass man im Werra-Meißner-Kreis von je her und ständig – nicht erst seit aktueller Zeit – Beschwerden und Hinweisen auf Probleme aus Sicht von Eltern, Schülern oder Schulen im schülerbezogenen Linienverkehr gründlichst nachgehe. „Jedem konkreten Einzelfall in der Schülerbeförderung, der uns begründet als Sorge oder Klage vorgetragen wird, greifen wir auf und wurde auch in den vergangenen Jahren aufgegriffen und verfolgt“, so Henry Thiele. Zur Versachlichung der Diskussion, da ist sich Thiele sicher, hätte auch beigetragen, wenn diejenigen, die das Thema "Linienverkehr in Sontra/Ringgau" in die Medien gebracht hätten, vorher einmal Kontakt mit der Nahverkehrsgesellschaft aufgenommen hätten. Er als Aufsichtsratsvorsitzender habe nämlich am 06.11.2006 zu diesem Thema in Herleshausen mit den Schulleitungen, den Leitungen der Kindertagesstätten, Elternvertretern zusammen mit den beauftragten Busunternehmen eine fruchtbare Diskussion geführt.

NWM vergibt nach europaweiter Ausschreibung Auftrag über „StadtBus-Verkehr Eschwege“ im Linienbündel 204 an Busunternehmen EOV Frölich GmbH, Eschwege

Im Rahmen einer europaweiten öffentlichen Ausschreibung hat die Nahverkehr Werra-Meißner GmbH (NWM) den Zuschlag für das Buslinienbündel 204 (StadtBus Eschwege) erteilt. Der Auftrag konnte an den Bieter Eschweger Omnibusverkehr (EOV) Frölich GmbH, Eschwege, mit dem wirtschaftlichsten Angebot des somit alten und neuen Verkehrsunternehmens für den StadtBus-Verkehr Eschwege vergeben werden. Der Auftrag wird zum Fahrplanwechsel im NVV-Gebiet am 09.04.2006 wirksam.

Die Ausschreibung erfolgte nach den Vorgaben des einschlägigen EU-Rechts und in Anwendung der Verdingungsordnung für Leistungen sowie auf der Grundlage der Geringste-Kosten-Verordnung nach dem Personenbeförderungsgesetz. Auf dieser Grundlage war demjenigen Bieter der Zuschlag zu erteilen, der das wirtschaftlich günstigste Angebot vorgelegt hatte. Mit dieser Vorgehensweise wollen die Aufgabenträger den Öffentlichen Personennahverkehr bei hoher Qualität für die Fahrgäste bezahlbar halten und die öffentliche Hand finanziell entlasten.

Ausgeschrieben wurden in dem Verkehrsbündel folgende Linien:

Linien 230 - StadtBus Eschwege

Linie 228 - Pendelbus Eschwege/Bahnhof Eschwege-West

Linie 232 - Eschwege/Niederhone/Oberhone/Niddawitzhausen

Linie 233 - Eschwege/Niederhone.

Künftig werden diese Linien neu organisiert, im Verlauf neu zugeschnitten und unter den Linien-Nr. 230.1 bis 230.4 zusammengefasst. Die Linienvläufe werden in einigen Details verändert. Besonders neu ist, dass es auch am Wochenende am Samstag- und Sonntagnachmittag ein Verkehrsangebot gibt.

Die Kompetenz der heimischen Unternehmen hat sich hier somit auch im Wettbewerb bewährt. Die „Angst“ vor den internationalen Mitbewerbern ist nach derzeitigem Stand unbegründet. Die Verkehrsleistung konnte bei einem Unternehmen in der Region belassen bleiben. So wird der Übergang für den Fahrgast fast unmerkbar.

Eine haushaltsdeckende Broschüre mit den Neuerungen zum StadtBus Eschwege ab 09.04.2006 wurde verteilt.

Vorbereitungen für die Ausschreibungen und Vergaben von Linienverkehrsleistungen im Werra-Meißner-Kreis zum 09. Dezember 2007

Bereits im Jahre 2006 waren in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem NVV die Vorbereitungen für die europaweiten Ausschreibungen und Vergaben von Linienverkehren im Werra-Meißner-Kreis zum Dezember 2007 zu treffen. Insgesamt umfasst das Gesamtpaket ursprünglich neun Bündel mit insgesamt 26 Linienverkehren, die im Zuge des weiteren Verfahrens teilweise aus organisatorischen und praktischen Erwägungen für das Verfahren zusammengefasst wurden. Es handelt sich dabei um die Verkehre in bzw. zwischen den Bereichen Hessisch Lichtenau – Eschwege, Ringgau/Sontra, Lossetal, Witzenhausen/Neu Eichenberg, Wehretal und Sontra. Hinsichtlich der Verkehre im Bereich Witzenhausen - Neu Eichenberg (mit Ausnahme StadtBus) lag

die Federführung der Vorbereitungen im Bündel 202 b bei der Nahverkehrsgesellschaft. Darüber wurde auch ein entsprechender Auftrag über Planungs- und Vergabeleistungen durch den Aufsichtsrat an ein Planungsbüro vergeben. Hinsichtlich der weiteren Bündel wurde die federführende Planung und Ausschreibung durch den NVV wahrgenommen.

Mittelkürzungen für Nordhessens Nahverkehr

Das Land Hessen übernimmt Anteil an Finanzausgleich - Angebot soll i.w. erhalten bleiben – Wirtschaftlicherer Betrieb ohne Streckenstilllegung – NVV- Aufsichtsrat einig im Hinblick auf gemeinsame Interessen für die nordhessische Region

Die Verhandlungen des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) mit dem Land Hessen zum Finanzausgleich der Regionalisierungsmittel haben zu Ergebnissen geführt. Das Land Hessen nimmt von der vollständigen Weitergabe der Regionalisierungsmittelkürzungen des Bundes an die hessischen Verkehrsverbände Abstand. Die auf den NVV übertragenen Kürzungen der Regionalisierungsmittel des Bundes, die sich von 2006 – 2009 auf 24,4 Mio. Euro belaufen, sollen durch Zuschüsse gemindert werden. Durch das vom Land vorgesehene Finanzpaket bekommt der NVV 14,4 Mio. Euro weniger gekürzt, so dass effektive Kürzungen in Höhe von 10 Mio. Euro in Nordhessen im Zeitraum 2006 bis 2009 verkräftet werden müssen. Insgesamt erhält der NVV in diesen vier Jahren, gegenüber dem bisher vertraglich vereinbarten Budget, Zuschüsse zum laufenden Betrieb in Höhe von 383 Mio. Euro. Neben dem finanziellen Ausgleich des Landes beabsichtigen auch die fünf nordhessischen Landkreise und die Stadt Kassel durch Erhöhung ihrer Umlage um 0,9 Mio. Euro bis 2009, Kürzungen geringer ausfallen zu lassen. Mit diesen Hilfen von Land und Kommunen betragen die effektiven Kürzungen beim NVV somit weniger als drei Prozent.

In einer mit beiden hessischen Verbänden getroffenen Vereinbarung verpflichten sich NVV und RMV, die aufgrund der gekürzten Bundesmittel notwendigen Leistungskürzungen vorrangig bei „weniger wirtschaftlichen Linien“ vorzunehmen und gleichzeitig Streckenstilllegungen zu vermeiden. Diese Maßnahmen sind durch außerordentliche Tarifierhebungen zu begleiten.

Das Land berücksichtigt jetzt, dass die Weichenstellungen der letzten Jahre, mit den Modellprojekten Kurhessenbahn, RegioTram und dem Stadtbahnhof Eschwege die Schieneninfrastruktur Nordhessens zu modernisieren, nicht infrage gestellt werden. Die teilweise weit fortgeschrittene Realisierung soll nicht unterbrochen werden.

Trotzdem wird das Land ca. die Hälfte der Kürzung an den NVV weitergeben. Damit stehen für den laufenden Verkehr und die vorgesehenen Inbetriebnahmen der Jahre 2006 bis 2009 etwa 10 Mio. € weniger zur Verfügung als bisher vertraglich vereinbart.

Maßnahmenplan

Ein in den Medien angekündigtes „Hauen und Stechen“ bei den Landräten, unterblieb mit Blick auf das gemeinsame nordhessische Interesse an einer angemessenen Verkehrsanbindung der ganzen Region. Einen detaillierten Maßnahmenplan mit Kürzungen hatte der Aufsichtsrat vor dem bestehenden Finanzhintergrund bereits am 07.07.06 vor dem Hintergrund laufender Verhandlungen mit dem Land Hessen beschlossen.

Der Maßnahmenplan besteht aus einem Mix aus drei jährlichen Fahrpreisanhebungen um 5,9 %, 5,5% und 4,5%, Verringerungen der Verbunddienstleistungen bei Fahrgastinformation, bei Zukunftsplanungen und bei Pflegediensten an Haltestellen und Stationen sowie verschiedene Verkehrsleistungskürzungen (Bereiche RE, RegioTram, Straßenbahn Bus), auch im Werra-Meißner-Kreis.

Die Strecke Göttingen – Bebra erhält eine Fahrt weniger (-7%).

Die RT auf der Strecke Kassel – Hessisch Lichtenau reduziert sich um zwei Fahrten (-66%). Die Tram wird hier ebenfalls drei Fahrten weniger haben (-10%).

Busregionallinien in allen Landkreisen werden um insgesamt 300 000 Wagen km reduziert (-4%).

Zum Bahnanschluss an die Eschweger Innenstadt konnten inzwischen die Verträge unterzeichnet werden. Damit konnte die Planfeststellung für den Bau der Strecke und des Bahnhofs auch bereits eingeleitet werden.

Bei diesen Kürzungen von Verkehrsleistungen, bestehenden wie geplanten, hat sich die Geschäftsführung des NVV an der Effizienz der Verkehre, ihrer strukturell-regionalwirtschaftlichen und quantitativen Bedeutung für die Bevölkerung, der Minimierung des Schadens für die Fahrgäste und an etwaigen Schadensersatzforderungen der Verkehrsunternehmen bei abgeschlossenen Verträgen orientiert.

Der eingeschlagene Wettbewerbskurs mit der Ausschreibung von Bus- und Bahnverkehren zur Erzielung sowohl guter Qualität für die Fahrgäste wie günstiger Preise für das NVV Budget wird fortgesetzt.

Fahrplanwechsel zum 10.12.2006 im NVV

Bei seiner Sitzung am 13. Dezember 2006 hat sich der NWM-Aufsichtsrat aus aktuellem Anlass auch mit den Kürzungen im Schienenverkehr auf der Strecke R 7 (Göttingen-Eichenberg-Bad Sooden-Allendorf-Eschwege-Wehretal-Sontra-Bebra/Bad Hersfeld) im Zuge des Fahrplanwechsels am 10.12.2006 ausführlich befasst.

Übereinstimmend wurde bei der Sitzung die Auffassung vertreten, dass die zum Fahrplanwechsel am 10.12.2006 bei der Schiene umgesetzten Kürzungen in diesem Umfang für unsere Region nicht hinnehmbar seien und Nachbesserungen erforderlich würden. Auch die beabsichtigte, ggf. ersatzlose, Schließung der Fahrkartenschalter an den Bahnhöfen in Witzenhausen und Bad Sooden-Allendorf könnte nicht akzeptiert werden.

Wichtig sei es auch, die Kommunikation mit dem Nordhessischen VerkehrsVerbund zu verbessern. Dazu sind Gespräche vereinbart worden.

Letztlich wurde als Ergebnis der Gespräche am 01. April 2007 eine Nachbesserung mit einem zusätzlichen Fahrplanangebot (sog. Abend-/Spätverbindung) geschaffen.

NVV erhöht Fahrpreise zum Fahrplanwechsel

Im Nordhessischen VerkehrsVerbund (NVV) werden die Fahrpreise für Busse und Bahnen zum Fahrplanwechsel ab dem 10. Dezember 2006 um durchschnittlich 5,8 Prozent angehoben. Kürzungen der Regionalisierungsmittel und allgemein gestiegene Kosten führten dazu.

„Um das Verkehrsangebot weitgehend aufrechterhalten zu können, sind wir gezwungen einen Teil der fehlenden Finanzierungsmittel durch höhere Fahrgeldeinnahmen auszugleichen“; so der NVV.

Die Erhöhung beträgt im Bereich Kassel Plus durchschnittlich ca. 5,3 % und in der **Region ca. 6,3 %**.

NEU: Tageskarten

Für eine Person und Gruppen bis fünf Personen werden Tageskarten eingeführt zwecks Tarifierharmonisierung mit anderen Verkehrsverbänden, zum besseren Fahrgastverständnis. Auch als Ersatz für das MultiTicket, welches es in dieser Form und Bezeichnung dann nicht mehr geben wird.

Ausnahme: Im Bereich Kassel Plus wird neben den Tageskarten weiterhin auch das MultiTicket angeboten. *(Anmerkung: Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 wird das MultiTicket auch in der übrigen NVV-Region wieder eingeführt!)*

Preisstufen

Aufgrund verkehrlicher Änderungen werden verschiedene Preisstufen innerhalb des NVV angepasst bzw. im Übergangstarifbereich nach Niedersachsen und Thüringen ergänzt.

Das Hessenticket wurde erstmals seit der Einführung in 2002 von 25 € auf 29 € erhöht

5-Minuten-Garantie des NVV erfolgreich gestartet

Vorfahrt für Fahrgastkomfort

Die neue 5-Minuten-Garantie, die der Nordhessische VerkehrsVerbund (NVV) seit 2006 als deutschlandweit erster Verkehrsverbund gibt, stößt bei den Fahrgästen auf positive Resonanz. Diese enthält das Versprechen, dass Kunden ihr Fahrtgeld 1:1 in bar zurückerstattet bekommen, wenn sich Busse und Bahnen mehr als fünf Minuten verspäten.

„Jeder, der berechtigt etwas an unseren Leistungen zu bemängeln hat, findet bei uns Gehör und wird für Verspätungen und Versäumnisse entschädigt. Es ist ja gerade unser Ziel, Unzulänglichkeiten aufzudecken und auszuschließen, von denen wir auf anderem Wege womöglich nie etwas erfahren hätten. Konstruktive Kritik und Einforderungen seien keineswegs lästig, sondern gewünscht. Bei uns stehen klar der Fahrgast und seine Bedürfnisse im Mittelpunkt. Er kann uns mithelfen, unsere Leistungen in seinem Sinne weiter zu optimieren“, so der NVV.

NVV-Kunden können sich bis spätestens drei Tage nach einem Vorfall beschweren und ihren Garantieanspruch geltend machen: Persönlich in allen NVV-InfoPoints und NVV-Kundenzentren, am Service-Telefon unter der Rufnummer 0180-234-0180 oder online unter www.nvv.de. Innerhalb der folgenden drei Monate erhält der Fahrgast in jedem NVV-InfoPoint und in den NVV-Kundenzentren seine Fahrtkosten 1:1 in bar erstattet. Hierbei muss er sein entwertetes Ticket vorlegen, bei einer gewünschten Erstattung von Taxi- und Reinigungskosten sein Ticket und Quittungen. Bei Erstattungsbeträgen über fünf Euro ist grundsätzlich der Personalausweis vorzulegen.

Die 5-Minuten-Garantie gilt mit jedem NVV-Ticket auf allen NVV-Strecken rund um die Uhr. Ausgenommen von der Erstattung sind lediglich die NVV-SchülerTickets, die durch den Schulträger bezahlt werden und Tickets für die so genannten Anruf- Sammeltaxen (AST) sowie das Hessenticket.

Die 5-Minuten-Garantie ist eine freiwillige Leistung des NVV, ein Rechtsanspruch auf Auszahlung besteht nicht. Der NVV behält sich im Einzelfall eine Auszahlung vor, um Missbrauch zu vermeiden.

Anschlussgarantie in Hessisch Lichtenau in Richtung Eschwege

NVV und KVG reagierten auf die anfänglichen – leider regelmäßigen - Verspätungen der neuen RegioTram-Strecke nach Hessisch Lichtenau. Die regulären Anschlussbusse um 16.42 und 18.42 Uhr der Linie 200 konnten an der Station „Bürgerhaus“ in Hessisch Lichtenau nicht immer auf eventuell verspätet eintreffende RegioTrams warten. Deshalb standen ab 31. Januar 2006, an der Haltestelle Ersatzbusse bereit, die dort verspätet ankommende Fahrgäste aufnahmen und die Fahrt in Richtung Eschwege garantieren. So konnte für Umsteiger von der Tram auf den Bus – insbesondere für Fahrgäste in den Werra-Meißner-Kreis Richtung Eschwege - immer ein Anschluss hergestellt werden.

Das "fifty-fifty-Taxi"- Projekt der NWM für den Werra-Meißner-Kreis beginnt zum 01. April 2006

Das seit längerem von der NWM vorbereitete fiftyfifty-Taxi - Konzept, mit dem Jugendliche aus dem Werra-Meißner-Kreis zwischen 16-23 Jahren an Wochenenden von 22 bis 6 Uhr zum halben Taxipreis aus Kino, Disco oder Kneipe nach Hause fahren können wird zum 01.04.2006 gestartet.



Bis Ende des Jahres 2006 wurden bereits 1.252 Berechtigungsausweise an Jugendliche aus dem Werra-Meißner-Kreis ausgestellt. Die eingeworbenen Sponsorengelder fließen in einem Umfang von über 8.000 € in das Verkehrssicherheitsprojekt, das seitdem vielerorts Anerkennung und Interesse findet.

Die Konzeption hat einen über allen Erwartungen liegenden Anklang gefunden.

Umbauarbeiten an den Bahnhöfen Witzenhausen und Bad Sooden-Allendorf

Mit den teilweise bereits seit sehr langer Zeit geplanten Umbaumaßnahmen an den Bahnhöfen Witzenhausen (im Zuge der Schienenstrecke R 1 Göttingen – Kassel) sowie Bad Sooden-Allendorf (im Zuge der R 7 Göttingen – Fulda) wurde im Jahr 2006 nach längerer Vorlaufzeit begonnen. Die Umbauarbeiten laufen noch und sind auch z. Z. noch nicht abgeschlossen, werden aber an beiden Bahnhöfen zu einer deutlichen Qualitätsverbesserung für die Fahrgäste führen.

Schließung der Fahrkartenausgaben in den Bahnhöfen Bad Sooden-Allendorf und Witzenhausen - Nachfolgelösungen

Auch in die bereits im Jahre 2006 bekannt gewordene vorgesehene Schließung der Fahrkartenausgaben/NVV-Infopoints in den Bahnhöfen Bad Sooden-Allendorf und Witzenhausen war die Nahverkehrsgesellschaft einbezogen. Insbesondere war unser Interesse, hier gemeinsam mit dem NVV an entsprechenden Folgeleistungen zu arbeiten, damit keine ersatzlose Streichung der bisherigen Einrichtungen erfolgt. Für beide Fälle konnten zwischenzeitlich akzeptable Nachfolgelösungen gefunden werden.

Projekt Stadtbahnhof Eschwege

Hinsichtlich der weiteren Entwicklung des seit vielen Jahren durch die Beteiligten verfolgten Projektes „Stadtbahnhof Eschwege“ war die Nahverkehrsgesellschaft über den NVV auch im Jahr 2006 eingebunden. Bezüglich der bekannten Fakten wurde jeweils im NWM-Aufsichtsrat berichtet und der aktuelle Stand besprochen. Diese bedeutende und bereits seit langem vorgesehene Schieneninfrastruktur-Ausbaumaßnahme tritt nun aktuell in die Umsetzungsphase. Im Oktober 2007 hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ‚Hessische Landesbahn Basis AG‘, dass nun mehr Partner der Vorhabensträger Land Hessen, NVV und der Kreisstadt Eschwege ist, die **Planfeststellung** beantragt. Ziel ist die Fertigstellung des Stadtbahnhofs bis zum Ende des Jahres 2009.

Das die Umsetzung des Vorhabens nun tatsächlich auch erfolgt, ist nicht als selbstverständlich zu betrachten. Im Zuge der Regionalisierungsmittelkürzungen und der sich dadurch ergebenden finanziellen Auswirkungen stand auch das Vorhaben Stadtbahnhof Eschwege zur Disposition. Aufgrund der intensiven Gespräche und Verhandlungen, nicht zuletzt durch Landrat Reuß im NVV-Aufsichtsrat, konnte jedoch die Umsetzung des Vorhabens erfreulicherweise gesichert werden.

STADLER
Cleverer Lösungen auf der Schiene



Elektrischer Niederflurtriebzug FLIRT
für die Cantus Verkehrsgesellschaft mbH

PAUSCHALE ZUWENDUNGEN FÜR DEN LOKALEN VERKEHR 2006

Die „Pauschale Zuwendung für den lokalen Verkehr nach § 12 Abs. 5 in Verbindung mit § 11 Abs. 1 des Gesetzes zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen in der Fassung vom 01. Dezember 2005 (ÖPNV-Gesetz) stellt das **zentrale Förderinstrument** für die ÖPNV-Leistungen im lokalen Bereich dar.

Diese Mittel des Landes Hessen dienen grundsätzlich zum **Ausgleich der Vorhaltekosten der Infrastruktur** sowie 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 konkret z. B. folgende förderungsfähigen lokalen Maßnahmen sein:

- Ausweitung oder Neueinrichtung von Verkehrslinien,
- Finanzierung von ÖPNV-Linienverkehren
- Marketingmaßnahmen, Kundenbetreuung,
- 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 Nahverkehrsgesellschaft festgelegt, betrug in den letzten Jahren zwischen 38 und 50 Prozent. Er kann je nach dem Umfang der zu fördernden Maßnahmen nach oben oder unten abweichen.

Eigenanteil der Nahverkehrsgesellschaft

Zusätzlich zu der Zuwendung im Jahre 2006 wird es nach dem derzeitigen Stand voraussichtlich wieder zur Finanzierung innerhalb der geförderten Maßnahmen zum zusätzlichen Einsatz von Eigenmitteln nach § 11 Abs. 2 des Gesellschaftsvertrages kommen, da die Fördermittel zur Finanzierung insgesamt allein nicht ausreichen.

Nach dieser Regelung übernimmt die Gesellschaft ggf. 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 etc. von dem hierfür entstehenden 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 nicht ausreichen, um einen Fördersatz von 50 % für alle Maßnahmen umzusetzen, hatte der Aufsichtsrat beschlossen, die Förderung ggf. um einen 3%igen Eigenanteil, wie vorstehend beschrieben, durch die Nahverkehrsgesellschaft auf eine Gesamtförderung von 50 % aufzufüllen. Doch noch liegen nicht alle Abrechnungen für die geförderten Leistungen und Verkehre vor. Genaue, endgültige Zahlen liegen hierzu erst vor, wenn sämtliche Verkehrsmaßnahmen für das Jahr 2006 abgerechnet sind, was derzeit (Stand: Oktober 2007) noch nicht der Fall ist.

Nach dem ÖPNV-Gesetz sind formal die Aufgabenträger, sprich die Landkreise, Empfänger der Pauschalen Zuwendungen für den lokalen Verkehr. 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 in Form der pauschalen Zuwendungen für den lokalen Verkehr an die Nahverkehr Werra-Meißner GmbH zur weiteren Verwendung und Mittelverwaltung zu übertragen.

Der Einsatz dieser Landeszuwendungen über den NVV ist ein wichtiger Arbeitsbereich der Nahverkehr Werra-Meißner und bietet andererseits auch die elementare Grundlage für die Entwicklung des lokalen ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis.

Mit Bescheid vom 18. Mai 2006 wurde vom Land Hessen über den Nordhessischen VerkehrsVerbund dem Werra-Meißner-Kreis – in der Höhe der Vorjahre - eine Infrastrukturkostenhilfe **für 2006 von 544.000,00 EURO** bewilligt.

Nach dem derzeitigen Kenntnisstand bestehen gute Aussichten, dass die im Werra-Meißner-Kreis zur Verfügung stehende Infrastrukturkostenhilfe auch für die Folgejahre in gleicher Höhe mit 544.000,00 EURO erneut zur Verfügung stehen wird, da die Finanzierung des ÖPNV in Hessen über eine neue Finanzierungsvereinbarung zwischen Land und auch Nordhessischem VerkehrsVerbund abgesichert ist. Diese umfasst auch die Pauschalen Zuwendungen für den lokalen Verkehr. Damit wäre die Finanzierung laufender und ggf. neuer Maßnahmen erfreulicherweise weiter – voraussichtlich allerdings weiterhin nur mit geringerem durchschnittlichen Satz, gesichert. Eine Gesamtbezuschussung der ungedeckten Kosten der Verkehrsleistungen/ Fördermaßnahmen von 50% ist somit aufgrund der Kosten- und Mittelsituation künftig leider kaum mehr zu erreichen.

Es ist als sehr positiv und erfreulich festzustellen, dass die trotz finanzieller Engpässe auch beim NVV bzw. Land Hessen allen Kreisen und der Stadt Kassel im Jahr 2006 zur Verfügung gestellte Infrastrukturkostenhilfe weiter eine Gesamtsumme von **6.834.000,00 EURO** hatte.

In diesem Jahr wird die Gesamtfördersumme – wie sich aus den nachstehenden Ausführungen ergibt - voraussichtlich vollständig verteilt werden. Gegebenenfalls verbleibende Reste der Zuwendung 2006 können in das Jahr 2007 übertragen werden, wie auch Rest aus 2005 nach 2006 übertragen wurden.

Als besonders erwähnenswert ist gerade vor dem Hintergrund der jeweils erforderlichen Gegenfinanzierung durch die Kommunen – bei der weiterhin leider sehr desolaten und schwierigen Lage der öffentlichen Haushalte – zu werten und zu benennen, dass immerhin hinter dieser Förderung ein Maßnahmen- und Gesamtkostenvolumen (z. B. ungedeckte Betriebskosten etc.) im ÖPNV-Bereich des Werra-Meißner-Kreises von ca. 1,2 Millionen EURO steht. Aufgrund der Mittelsituation 2006 wurde von der Geschäftsführung dem Aufsichtsrat wiederum vorgeschlagen, die Fördersätze für Maßnahmen ggf. so anzupassen, dass die vorhandenen Landesmittel weitgehend gebunden werden.

Aufgrund entsprechender Beschlüsse des NWM-Aufsichtsrates konnten aus den Landesmitteln **folgende Vorhaben im Jahr 2006 gefördert** werden (Stand: Sept. 2007 – das Abrechnungsverfahren läuft derzeit noch):

	<u>Investitionssumme</u>	<u>Förderbetrag</u>
	<u>EURO</u>	<u>EURO</u>
a) Zusätzliche Verkehrsleistungen und ÖPNV-Verkehrsverbesserungen	1.039.391,69	519.010,51
b) Maßnahmen der alten Linienförderung (AST-Verkehre)	120.467,62	56.619,78

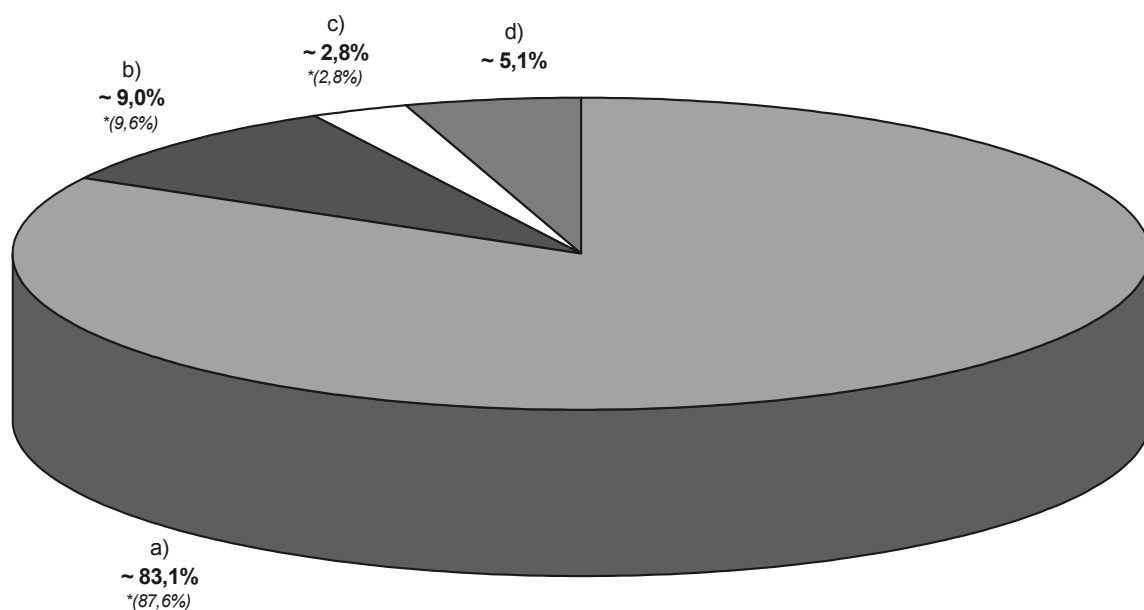
c) Planungs- und Ausschreibungskosten	17.214,40	17.214,40
<u>Gesamtfördersumme</u>	<u>1.177.073,71</u>	<u>592.844,69</u>

Hinzuzurechnen ist der Eigenanteil der Gesellschaft für alle Maßnahmen mit derzeit zusammen **31.937,49 EURO**, so dass sich die **Gesamtfördersumme auf 624.782,18 EURO** aus den Zuwendungen für den lokalen Verkehr und den Eigenmitteln beläuft.

⇒- siehe dazu die nachstehende Grafik

Verteilung der im Werra-Meißner-Kreis verausgabten Infrastrukturkostenhilfe im Jahr 2006 auf die einzelnen Maßnahmen-Bereiche

Erläuterung zur Aufteilung der Gesamtförderung der Maßnahmen



a) → Maßnahmen von zusätzlichen ÖPNV-Verkehrsleistungen und ÖPNV-Verkehrsverbesserungen

b) → Maßnahmen der alten Linienförderung (AST-Verkehre)

c) → Maßnahmen der Planung und Ausschreibung

d) → in der Gesamtförderung enthaltener Eigenanteil der NWM

*) %-Verteilung der Gesamtmittel auf die Maßnahmen incl. des Eigenanteil unter d)

SPNV - Schienenpersonennahverkehrs-Leistungen

- sowie Veränderungen im Werra-Meißner-Kreis -

Mit der Tram durchs Lossetal bis zur Hessentagsstadt 2006

Der letzte Bauabschnitt zwischen Helsa und Hessisch Lichtenau wurde fertig gestellt – Große Einweihungsfeier für die RegioTram am 21.01.2006 in Hessisch Lichtenau

Nach 21 Jahren ist Hessisch Lichtenau wieder auf dem Schienenweg an Kassel angebunden. Der letzte fertig gestellte Streckenabschnitt der RegioTram zwischen Helsa und Hessisch Lichtenau machte eine bessere regionale Verbindung und eine optimale Anreise zum Hessentag möglich. Die nordhessische Metropole ist nur noch etwa eine dreiviertel Stunde entfernt und die Ausflugsziele im Grünen für die Kasseler auch. Das war ein Grund zum Feiern – und deshalb hieß es am Samstag, den 28. Januar, „ein Hoch auf die RegioTram“ bei der offiziellen Einweihung der Strecke Helsa – Hessisch Lichtenau.

„Das nordhessische Streckennetz von Tram und RegioTram hat mit dieser Strecke ins Lossetal einen bedeutsamen Zuwachs bekommen.

Fahrzeuge und Verkehr auf der neuen Strecke

95 Prozent der eingesetzten Fahrzeuge auf der neuen Lossetalbahn waren auch schon anfangs die bekannten „blauen“ Kasseler Straßenbahnen. Auf Express-Kursen wurden die neuen RegioTram-Fahrzeuge als Ersatz für die Buslinie E 39 eingesetzt. Diese modernen Dieselhybridfahrzeuge verkehrten zeitweise auf einer nicht elektrifizierten „Abkürzungsstrecke“ und sind infolgedessen um 8 Minuten schneller als die normalen Kurse. Geplant sind zwei Fahrten morgens und zwei Fahrten am Nachmittag pro Werktag.

Geschäftsleitungen machen sich bei einer Probebefahrung der Lossetalbahn eigenes Bild

Bei einer Probebefahrung des damaligen NVV-Geschäftsführers Rabenmüller und des NWM-Geschäftsführers Pipper am 02.02.2006 zwischen Kassel und Eschwege mit der RegioTram-Linie 2 und der Bus-Linie 200 haben sich diese ein persönliches Bild von der derzeitigen Bedienungssituation gemacht. Dabei wurde auch das Gespräch mit den betroffenen Fahrgästen gesucht.

Danach wurde festgestellt, dass leider derzeit auf der neuen Tram-Verbindung noch kein stabiler Fahrplan angeboten werden könne. Viele kleine Ursachen, insbesondere technischer Art, machten das Einhalten des Regelfahrplanes derzeit kaum möglich. Dies sei für die betroffenen Fahrgäste sehr bedauerlich. Man konnte nur um Verständnis und Geduld für die aktuelle Einführungsphase des neuen Verkehrssystems bitten. Gleichzeitig wusste man aber auch, dass bei den Betreibern der Strecke, RBK bzw. KVG, mit Hochdruck an der Beseitigung der vielen Kleinprobleme gearbeitet werde, um möglichst rasch zu einer zeitlich verlässlichen Bedienung und einem stabilen Fahrplan zu kommen.

Seit dem 29. Januar 2006 verbindet somit die Lossetalbahn Hessisch Lichtenau mit Kassel. Es wurde ein technisch sehr anspruchsvolles Verkehrssystem aufgebaut, bei dem einige Anpassungen kaum zu vermeiden waren. Zur Verbesserung der Pünktlichkeit wurde zum 20.02.2006 wegen der in den ersten Wochen aufgetretenen Probleme eine Fahrplananpassung vorgenommen.

Anschlussgarantie in Hessisch Lichtenau in Richtung Eschwege

NVV und KVG reagierten auf die Verspätungen der neuen RegioTram-Strecke nach Hessisch Lichtenau. Die regulären Anschlussbusse um 16.42 und 18.42 Uhr der Linie 200 konnten an der Station „Bürgerhaus“ in Hessisch Lichtenau nicht immer auf eventuell verspätet eintreffende RegioTrams warten. Deshalb standen ab 31. Januar 2006, an der Haltestelle Ersatzbusse bereit, die dort verspätet ankommende Fahrgäste aufnahmen und die Fahrt in Richtung Eschwege garantierten.

Mit der vorgenannten Anschlussgarantie der Buslinie 200 Richtung Eschwege habe man seitens des Nordhessischen Verkehrsverbundes bereits kurzfristig auf die aktuelle Situation reagiert und zumindest in dieser Relation für die umsteigenden Fahrgäste eine gewisse Sicherheit geschaffen.

10. Dezember 2006 war Startschuss für cantus

Neues Verkehrsunternehmen auf der Schiene ab Fahrplanwechsel zwischen Kassel, Göttingen, Bebra, Fulda und Eisenach unterwegs - Fahrgäste konnten sich auf hochmoderne Züge im Nordost-Hessennetz freuen.

20 neue Fahrzeuge, 85 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, eine Reihe von modernisierten Bahnhöfen an den verschiedenen Strecken in sog. Nord-Ost-Netz

Zum Fahrplanwechsel am 10.12.2006 erwartete die Fahrgäste zwischen Kassel, Göttingen, Bebra, Fulda und Eisenach eine neue Eisenbahnwelt. Auf den Regionalbahnstrecken R 1, R 5, R 6 und R 7 ging als Nachfolger der DB-Regio ein neuer Schienenverkehrsbetreiber – cantus - mit neuen Fahrzeugen in den Betrieb.

Eine besondere Rolle spielt dabei das neue Fahrzeug „FLIRT“ (Flinker, leichter, innovativer Regionaltriebzug) der Firma Stadler, Berlin-Pankow. Komfortabel und bequem haben es die Kunden dort. Das hochmoderne Fahrzeug ist auf den ersten Blick am auffälligen Design erkennbar. Von den 20 neuen Zügen sind vierzehn 3-teilige und sechs 4-teilige Triebwagen auf den Regionalbahnstrecken unterwegs. Die Fahrzeuge verfügen über modernste Technik, bequeme Sitze und Klimatisierung. Dank des geräumigen Mehrzweckbereiches ist in jedem Zug ausreichend Platz für Fahrräder, Kinderwagen, Rollstühle und große Gepäckstücke.

Für den NVV zeigt sich am Nordost-Hessen-Netz auch die Chance des Wettbewerbes, die mit der europaweiten Ausschreibung verbunden war: „Ziel des Wettbewerbes war für uns, durch mehr Qualität mehr Fahrgäste zu gewinnen, die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen und damit die Strecken langfristig für die Zukunft zu sichern. Unterstützt wird das durch einen 10-Jahresvertrag, den wir mit dem neuen Betreiber abgeschlossen haben.“

Ermöglicht wurde dieses Projekt durch 130 Millionen Euro Investitionen für die Fahrzeuge und den Ausbau der Infrastruktur wie Bahnhöfe und Gleisanlagen. Diese Summe sorgte für Aufträge innerhalb Deutschlands, aber auch für die Sicherung von Arbeitsplätzen in Nordhessen. Einige Komponenten kommen aus der Region, so z.B. die Faltenbälge für die Gelenke der mehrteiligen Züge von der Fa. Hübner aus Kassel. Außerdem waren hiesige Baufirmen an der Modernisierung der Bahnhöfe in Hannoversch Münden, Melsungen und Bad Sooden-Allendorf beteiligt. Damit löst ein gut ausgebauter Nahverkehr wirtschaftliche Impulse aus, die Nordhessen gut tun.

Um die alten und auch neuen Kunden über Fahrpläne, Anschlüsse und Taktfrequenz auf dem Laufenden zu halten, wurde ein großes Informationspaket geschnürt. Dazu gehörten umfangreiche Orts- und Linienflyer, die an allen wichtigen Punkten in der Region Nordosthessens und seinen

angrenzen Gebieten auslagen, aber auch bei Veranstaltungen, in den Fahrzeugen und an Haltestellen von Servicekräften verteilt wurden.

Hintergrundinformation

Unter der Federführung des NVV haben die Auftraggeber bestehend aus NVV, der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) und dem Freistaat Thüringen im Jahr 2004 Nahverkehrsleistungen von jährlich ca. 3,6 Mio. Zugkilometern auf den Strecken Göttingen - Kassel - Bebra - Fulda, Göttingen - Eschwege - Bad Hersfeld und Bebra – Eisenach ausgeschrieben. Damit wurde der gesetzlichen Vorgabe der Europäischen Union und des hessischen Gesetzgebers Rechnung getragen.

Aus dem Wettbewerb ging die neu gegründete cantus Verkehrsgesellschaft mbH, gemeinsame Tochter der Hessische Landesbahn GmbH und der Hamburger Hochbahn AG, als Gewinner hervor. Die Hessische Landesbahn GmbH ist am Standort Kassel bereits seit langem mit Nordhessen verbunden. Mit der Fulda Bus GmbH ist die Hamburger Hochbahn AG ebenfalls in Hessen tätig.

Für das NOH-Netz werden 85 Mitarbeiter beschäftigt, davon 59 Triebfahrzeugführer, 13 Zugbegleiter, 6 Mitarbeiter in der Werkstatt und 9 in Betriebsleitung und Verwaltung.

Die Auftraggeber haben mit der Ausschreibung die Qualitätsanforderungen für das Bahnnetz nicht nur gehalten, sondern noch verbessert. Insgesamt konnte trotz der genannten Verbesserung für die Kunden mit der Ausschreibung eine nachhaltige Einsparung für die Auftraggeber erzielt werden.

Die Linien im Überblick

- Betriebsaufnahme: 10. Dezember 2006
- Vertragsdauer: 10 Jahre (12/2006 bis 12/2016)
- Netzgröße: 287 km
- Zug-Kilometer: 3,6 Mio. jährlich
- Fahrzeug: 20 FLIRT von Stadler, Berlin-Pankow

R1

Göttingen – (Neu-) Eichenberg – Kassel

R5/RMV-Linie 51

Kassel – Bebra – Fulda

R6

Bebra – Eisenach

R7

Göttingen – Eschwege-West – Bebra – Fulda

Mit den Änderungen der DB im Fernverkehr gingen auch Anpassungen auf der R7 (Göttingen-Eschwege-Fulda) einher. Durch die veränderten Abfahrts- und Ankunftszeiten der ICE-Züge in Bad Hersfeld ist das Umsteigen mit entsprechendem guten Übergang dort leider seit dem Fahrplanwechsel nicht mehr möglich. Für den Werra-Meißner-Kreis ist daher ab diesem Zeitpunkt die sog. „schnelle Südanbindung“ aus nicht von Verbund zu vertretenden Gründen entfallen.

Die R7 fährt aber künftig im Zweistundentakt über Bebra hinaus weiter nach Fulda, wo Anschluss an den RE nach Gelnhausen, Hanau, Offenbach und Frankfurt a. M. besteht. Mit dem ersten Zug gibt es von Montag bis Freitag weiterhin eine Verbindung über Bebra (Umstieg zur R5) und Fulda zum ICE, der um Viertel vor Acht in Frankfurt ist.

Außerdem noch - stichwortartig - zu nennende Tätigkeiten der N W M im Geschäftsjahr 2006

In u. a. den folgenden weiteren Tätigkeitsbereichen bzw. bei nachstehenden Maßnahmen war die NWM noch aktiv bzw. wirkte sie mit:

- Betriebsaufnahme des Verkehrsbündels 204 (StadtBus Eschwege) zum 09.04.2006 einschl. eines umfangreichen Einführungsmarketings
- StadtBus Eschwege, besondere Busgestaltung und Einführungsents in Verbindung mit Schulpatenschaften zu Eschweger Schulen, Einsatz der neuen StadtBus-Fahrzeuge ab Mitte Oktober 2006 (nach zwischenzeitlicher Übergangsphase)
- Verkehrsumstellung Lossetal mit Inbetriebnahme der Tram/Lossetalstraßenbahn – Tramlinie 4/RT 2 einschl. der Auswirkungen im Busbereich
- Zustimmung zum Abschluss eines Tarifierungs- und Einnahmeaufteilungsvertrages (TEV) mit dem NVV
- Veränderung eines Linienbündels 208 (Bad Sooden-Allendorf/Werratal)
- AST-Meißner - neuer Verkehrs-Subunternehmen erforderlich, Wiederaufnahme des AST-Verkehres Meißner zum 18.09.2006 nach vorübergehender Einstellung
- Einführung der „5-Minuten-Garantie“ des NVV zum 08.05.2006
- Wartesituation Bahnhof Eschwege-West, Warteraum- und Toilettensituation am Bahnhof Eichenberg
- Schulbusbegleiter Modellprojekt an der Anne-Frank-Schule Eschwege in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsunternehmen RKH
- Vorstellung des NVV zu den ausgeschriebenen bzw. zur Ausschreibung vorbereiteten Linienbündeln Werra-Meißner-Kreis
- Fahrplanwechsel 2006/2007
- Schienenersatzverkehr im Werra-Meißner-Kreis wegen Bauarbeiten im NVV-Eisenbahnnetz
- Erweitertes Nahverkehrsangebot anl. des Hessentages in Hessisch Lichtenau im Mai/Juni 2006
- Diskussion, Presse „Sicherheit im Schüler-Linienverkehr“
- Gespräch mit der Kreisverkehrswacht Werra-Meißner zur Situation des schülerbezogenen Linienverkehrs im Werra-Meißner-Kreis

Wichtige Eckpunkte des NVV - 2006 -

Der NVV benennt in einer Erklärung folgende wichtige Eckpunkte der ÖPNV-Entwicklung im Jahr 2006:

Januar 2006

Mit der Tram durchs Lossetal bis zur Hessentagsstadt 2006

Nach 21 Jahren ist Hessisch Lichtenau wieder auf dem Schienenweg an Kassel angebunden. Der letzte fertig gestellte Streckenabschnitt der RegioTram/Tram zwischen Helsa und Hessisch Lichtenau machte nun eine regionale Schienen-Verbindung und eine optimale Anreise zum diesjährigen Hessentag möglich. Die nordhessische Metropole ist nur noch etwa eine dreiviertel Stunde entfernt und die Ausflugsziele im Grünen für die Kasseler auch.

Das nordhessische Streckennetz von Tram und RegioTram hat mit dieser Strecke ins Lossetal einen bedeutsamen Zuwachs bekommen.

Mai 2006

Die NVV 5-Minuten-Garantie - Pünktlicher geht's nicht

NVV erstattet Fahrtkosten ab fünf Minuten Verspätung

Als deutschlandweit erster Verkehrsverbund gibt der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) seinen Fahrgästen ab sofort die so genannte 5-Minuten-Garantie: Wenn sich Busse und Bahnen mehr als fünf Minuten verspäten, bekommen Kunden das komplette Fahrgeld erstattet. Darüber hinaus übernimmt der NVV Taxikosten bis zu 25 Euro, falls ein Fahrgast nach 20 Uhr seinen Anschluss verpasst. Bis zur gleichen Höhe werden auch Reinigungskosten für den Fall getragen, dass ein Gast seine Kleidung an verunreinigten Sitzen in Fahrzeugen oder an Haltestellen verschmutzt hat.

NVV-Kunden können sich bis spätestens drei Tage nach einem Vorfall beschweren und ihren Garantieanspruch geltend machen: persönlich in allen NVV-InfoPoints und NVV-Kundenzentren, am Service-Telefon unter der Rufnummer 0180-234-0180 oder online unter www.nvv.de.

Die 5-Minuten-Garantie startet als Pilotprojekt und läuft zunächst bis zum Ende des Jahres. Der NVV wird das Projekt systematisch beobachten und auswerten und danach über eine Fortsetzung des Projektes entscheiden.

Juni 2006

Die RegioTram fährt bis Melsungen

Am 23. Juni feierte der NVV den offiziellen Start der RegioTram nach Melsungen mit allen RegioTram-Beteiligten und den Melsunger Bürgern.

Seit 1. Juni fährt die RegioTram mit neuem Fahrplan mindestens einmal pro Std, häufig sogar zweimal pro Stunde zwischen Melsungen und Kassel.

Wie vorher fährt ebenfalls der RegionalExpress (RE), der Kassel und Melsungen im Stundentakt verbindet. Zusammen mit der RT sind das 2 bis 3 Fahrten pro Stunde.

Mit zusätzlichen Fahrten während der Woche, ist das Angebot in den Hauptverkehrszeiten den Berufspendlern angepasst.

Auch am Wochenende fährt die RT mindestens stündlich und damit mehr als doppelt so häufig als bisher die RegionalBahn (RB).

Dezember 2006

10. Dezember 2006 ist Startschuss für cantus - Fahrgäste können sich auf hochmoderne Züge im Nordost-Hessennetz freuen

Es ist alles bereit: Die 20 neuen Fahrzeuge, die 85 neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, eine Reihe von modernisierten Bahnhöfen an den verschiedenen Strecken. Zum Fahrplanwechsel am 10.12.2006 erwartet die Fahrgäste zwischen Kassel, Göttingen, Bebra, Fulda und Eisenach eine neue Eisenbahnwelt.

Eine besondere Rolle wird dabei das neue Fahrzeug „FLIRT“ (Flinker, leichter, innovativer Regionaltriebzug) der Firma Stadler, Berlin-Pankow, spielen. Komfortabel und bequem haben es die Kunden dort. Das hochmoderne Fahrzeug ist auf den ersten Blick am auffälligen Design erkennbar. Von den 20 neuen Zügen sind vierzehn 3-teilige und sechs 4-teilige Triebwagen auf den Strecken unterwegs. Die Fahrzeuge verfügen über modernste Technik, bequeme Sitze und Klimatisierung. Dank des geräumigen Mehrzweckbereiches ist in jedem Zug ausreichend Platz für Fahrräder, Kinderwagen, Rollstühle und große Gepäckstücke.

Die Verkehrsmittel im NVV



- Regionalzug
- Regionalexpress
- RegioTram
- Tram
- RegionalBus
- ExpressBus
- StadtBus
- AnrufSammelTaxi

NWM - Organtätigkeit

Gesellschafterversammlung

Der NWM gehören 17 Gesellschafter an, die nach Änderung der entsprechenden kommunalrechtlichen Bestimmungen durch den Bürgermeister/Landrat die jeweilige Kommune kraft Amtes vertreten werden. Die Kommunen können jeweils 2 weitere Vertreter aus den Reihen des Gemeindevorstandes/Magistrates – der Kreis weitere 10 Vertreter aus dem Kreisausschuss - in die Gesellschafterversammlung entsenden. Nach der Kommunalwahl im März 2006 wurden zuletzt die Vertreter der Gesellschafter für die NWM benannt.

Im Jahre 2006 fand **eine Gesellschafterversammlung am 26. September 2006** in Hessisch Lichtenau statt, in der u. a. die wichtigsten formalen Entscheidungen, für die Gesellschaft getroffen wurden.

Die Gesellschafterversammlung

- nahm den Lagebericht der NWM für das Jahr 2005 entgegen
- stellte den Jahresabschluss 2005 fest
- beschloss nach entsprechendem Bericht die Entlastung des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung für das Jahr 2005
- bestellte den Wirtschaftsprüfer für das Geschäftsjahr 2006
- stimmte dem Wirtschaftsplan der NWM für das Jahr 2007 zu
- nahm Nachwahlen für den Aufsichtsrat vor.

Außerdem hatten die Gesellschaftervertreter Gelegenheit die aktuelle ÖPNV/SPNV-Entwicklung im Werra-Meißner-Kreis und Nordhessischen VerkehrsVerbund zu diskutieren.

Aufsichtsrat

Der aus sieben Mitgliedern zusammengesetzte NWM-Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2006 **fünfmal** 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.

Darüber erstattet der Aufsichtsrat den folgenden **Bericht**:

Bericht des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2006

*Im zwölften Geschäftsjahr der Nahverkehrsgesellschaft in 2006 ist der Aufsichtsrat zu **fünf Sitzungen** zusammengelassen.*

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 Mitteln für Verbesserungs- und zusätzliche Verkehrsangebote im lokalen

ÖPNV-Bereich sowie Vergabeverfahren - gefasst. Darüber hinaus ist der Aufsichtsrat jeweils von der Geschäftsführung durch schriftliche Vorlagen und durch mündliche Erläuterungen über die aktuelle Entwicklung sowie die wichtigsten Tätigkeiten/Maßnahmen der NWM - als auch des NVV - unterrichtet worden. Damit ist der Aufsichtsrat auch gleichzeitig seiner Überwachungstätigkeit nachgekommen. Fragen grundsätzlicher Art wurden mit der Geschäftsführung jeweils erörtert. In zustimmungspflichtigen Angelegenheiten wurden die erforderlichen Beschlüsse gefasst.

In vierteljährlichen Finanzübersichten hat sich der Aufsichtsrat über die jeweilige Finanzlage der NWM mit einem Soll-Ist-Vergleich als effektive Risikofrüherkennung von der Geschäftsführung schriftlich unterrichten lassen.

Der Jahresabschluss wurde im Auftrag des Aufsichtsrates im Rahmen seiner Kontroll-, Überwachungs- und Prüfungstätigkeit durch den Wirtschaftsprüfer entsprechend den handelsrechtlichen Bestimmungen einschließlich der erweiterten Prüfung nach § 53 HGrG geprüft.

Weiter immer stärkeren Raum nahmen dabei die Fragen in Zusammenhang mit dem Übergang des ÖPNV in den Ausschreibungswettbewerb und die weitere konkrete Vorbereitung der europaweiten Ausschreibungen von Linienverkehrsbündeln ein. Dabei war auch immer der Abstimmungsbedarf mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund wichtig und erforderlich. Das erste Linienbündel im Werra-Meißner-Kreis wurde zum 09.04.2007 neu vergeben.

Im **Einzeln**en war der Aufsichtsrat mit folgenden wesentlichen Fragen befasst:

- Entwicklungen und Veränderungen im Schienenfahrplan, insbesondere auch Inbetriebnahme der Lossetalstraßenbahn
- Projekt Stadtbahnhof Eschwege
- Geplante Schließung von Fahrkartenausgaben/Folgelösungen in den Bahnhöfen Bad Sooden-Allendorf und Witzenhausen
- Fahrplanwechsel 2006/2007 und Folgen der Regionalisierungsmittelkürzung
- Vergabeverfahren, Verkehrseinführung und Einführungsmarketing des Linienbündels 204 (StadtBus Eschwege)
- Planungs- und Vergabeleistungen für das Linienbündel 202 (Witzenhausen/Neu Eichenberg)
- AusflugsBus Werra-Meißner
- Einführung des fifty-fifty-Taxi-Projektes im Werra-Meißner-Kreis zum 01.04.2006
- Wirtschaftsplan der NWM für das Jahr 2007
- Zuwendungen für den lokalen Verkehr 2006 und 2007
- Erörterung des Geschäftsberichtes und des Jahresabschlusses der NWM für das Jahr 2005 mit anschließender formaler Feststellung und Entlastung der Geschäftsführung
- Beschluss über die Empfehlung zur Feststellung des Jahresabschlusses 2005 in der Gesellschafterversammlung

- *Wirtschaftsprüfung und Bestellung des Abschlussprüfers für das Jahr 2006*
- *Nachwahlen für den Aufsichtsrat.*

Eschwege, 21. November 2007

gez.

*Henry Thiele, Erster Kreisbeigeordneter
Vorsitzender des Aufsichtsrates*

Nahverkehr Werra-Meißner

Kommunale Organisationsgesellschaft mbH

¶

· Ihr kompetenter Ansprechpartner ¶

➤ → zu allen Fragen des Öffentlichen Personennahverkehrs ¶

➤ → für den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) ¶

· im Werra-Meißner-Kreis ¶





Nordhessischer Verkehrsverbund

¶

Weitere Informationen/Auskünfte bei: ¶

Nahverkehr Werra-Meißner GmbH ¶

Honer Str. 49 • 37269 Eschwege ¶

Tel.: 05651/74570 • Fax: 05651/745719 ¶

E-Mail: nwm-esw@t-online.de ¶

Internet: <http://www.nwm-esw.de> ¶

gez. Horst Pipper

Geschäftsführer

L A G E B E R I C H T

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR

1. JAN. 2006 BIS 31. DEZ. 2006

1. Darstellung des Geschäftsverlaufs

Gegenstand der Nahverkehrsgesellschaft ist es, für die kommunalen Gesellschafter deren Interessen am und deren Aufgaben im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) innerhalb des Werra-Meißner-Kreises wahrzunehmen, soweit nicht öffentlich rechtliche Vorschriften dies zwingend ausschließen.

Die Gesellschaft soll im Rahmen ihrer Aufgaben dazu beitragen, dass der öffentliche Personennahverkehr im gemeinsamen Interesse der Gesellschafter und im Interesse der Bevölkerung verbessert wird. Sie soll darauf hinwirken, dass eine bedarfsgerechte Erschließung und Bedienung des Werra-Meißner-Kreises gewährleistet wird, und zwar nach einheitlichen und verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten.

Die besonderen Interessen von Frauen, Behinderten, älteren Menschen und Berufspendlern sind zu wahren.

Zu diesem Zweck ist die Gesellschaft 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 diese Aufgaben nicht von Dritten mit Zustimmung oder im Auftrag der Gesellschaft wahrgenommen werden.

Die Gesellschaft schließt mit den Verkehrsunternehmen oder deren Zusammenschlüssen und den kommunalen Gebietskörperschaften Kooperations-, Leistungs- und Finanzierungsverträge ab.

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.

In diesem umfangreichen Themenfeldern war die Nahverkehrsgesellschaft auch im Jahr 2006 intensiv tätig. Details dazu ergeben sich aus dem vorgelegten ausführlichen Geschäftsbericht 2006.

Als besonders wichtige Themen/Bereiche des Jahres 2006, die mit entsprechenden Aktivitäten und Arbeiten untermauert wurden, sind z. B. hier zu nennen:

- Beschluss über die Vergabe des Linienverkehrsbündels 204 (StadtBus Eschwege) mit Betriebsaufnahme einschl. Einführungsmarketing zum 09.04.2006
- Verkehrsumstellung Lossetal mit Inbetriebnahme der Tram, Inbetriebnahme Lossetalstraßenbahn – Tramlinie 4/RT 2
- Einführung des „fiftyfifty Taxi Werra-Meißner“ zum 01.04.2006
- Vorbereitungen Ausschreibungen/Vergaben zum Dez. 2007 Werra-Meißner-Kreis mit insgesamt 9 Bündel mit 26 Verkehren sowie diesbezügliche Abstimmung mit NVV
- Vorbereitung der Ausschreibung des Bündel 202 Bereich Witzenhausen/Neu Eichenberg (Federführung bei NWM) einschl. Auftrag über Planungs- und Vergabevorbereitungsleistungen



- Weiterbetrieb der Linien 238/239 nach Entbindung von der Beförderungspflicht des Altunternehmers
- AusflugsBus Werra-Meißner 2006
- Kürzung der Regionalisierungsmittel seitens des Bundes mit Folgen/Auswirkungen auf NVV/WMK-Bereich, insbesondere Kürzung Leistungen auf den Schienenregionalstrecken R 1 und R 7
- Geplante Schließung der Fahrkartenausgaben/NVV-Info-Points in Bahnhöfen Bad Sooden-Allendorf bzw. Witzenhausen und Folgelösungen
- RegioTram/Lossetalbahn bis Hessisch Lichtenau incl. Busanbindungen
- StadtBus-Verkehre Eschwege, Bad Sooden-Allendorf, Witzenhausen und deren Entwicklung
- Marketing StadtBus Eschwege/Gestaltung Fahrzeuge
- Initiative zur Haltestellen-Situation Eschwege, Post – Verlegung in Goethestraße – Umsetzung zum Dezember 2006
- Stadtbahnhof Eschwege
- Einführung einer „Kundengarantie“ im NVV-Bereich
- Abstimmungen mit dem NVV, insbesondere Vereinbarungen zu ausgeschriebenen/auszuschreibenden Verkehren.

2. Darstellung der Lage

Die Vermögenssituation der NWM ist unverändert positiv. Größere Investitionen wurden nicht getätigt. Die Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel durch die kommunalen Gesellschafter ist erfolgt, so dass die entstandenen Betriebskosten der NWM gedeckt werden konnten. Einen Gewinn hat die NWM im Berichtsjahr nicht erwirtschaftet. Vorhandene Rücklagen wurden aufgrund der Vorgaben des Aufsichtsrates und dem Ansatz im Wirtschaftsplan wieder teilweise abgebaut und zur Deckung der Ausgaben des laufenden Jahres verwandt. Gewisse Rücklagen sind im Zuge der verstärkten Einnahmeverantwortung bei den im Wettbewerb vergebenen Verkehrsleistungen auch weiterhin erforderlich, um die Liquidität im laufenden Geschäft zu halten, da Ausgleichsbeträge teilweise erst nachträglich erstattet und kassenwirksam werden. Nach Vorlage des Jahresabschlusses entstehende Überschüsse oder Fehlbeträge werden nach den bestehenden Vereinbarungen ins Folgejahr übertragen. Betriebsmittelzuschüsse, die im laufenden Wirtschaftsjahr nicht zur Deckung des Betriebsaufwandes verbraucht sind, werden über **einen passiven Rechnungsabgrenzungsposten** erfolgsneutral in das fol-

gende Wirtschaftsjahr übertragen und dienen der Liquidität des Folgejahres. Ein möglicher Rückforderungsanspruch der Gesellschafter bleibt von diesem Beschluss unberührt.

3. Vorgänge von besonderer Bedeutung nach Schluss des Geschäftsjahres

Besondere Geschäftsvorgänge nach Schluss des Geschäftsjahres sind nicht eingetreten und auch nicht zu erwarten.

4. Voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft und Risiken der künftigen Entwicklung

In wirtschaftlicher Hinsicht bzw. über die Finanzlage der Nahverkehrsgesellschaft ist auszuführen, dass aus Sicht der Geschäftsführung keine direkten finanziellen Risiken für die Gesellschafter aufgrund einer in den vergangenen Jahren stets erfolgten Einhaltung der Wirtschaftspläne im Bereich der Verwaltungs- und Betriebskosten im engeren Sinne bestehen. Eine künftig (ab 2007/2008) eingetretene wesentlich stärkere finanzielle Beteiligung der Gesellschafter an der Finanzierung bestehender oder zusätzlicher Verkehrsleistungen durch ein Umlageverfahren auch der zu tragenden Kosten/ungedeckten Betriebskosten der Verkehre im Zuge von ausgeschriebenen Verkehrsleistungen ist allerdings abzusehen. Nach den Ergebnissen der durchgeführten Ausschreibungen von NVV bzw. NWM werden die kommunalen Finanzierungsanteile an den erforderlichen Linienverkehren gegenüber früher deutlich höher ausfallen. Hauptgrund ist u. E. die entfallende Quersubventionierung von einnahmestarken und einnahmeschwachen Linien insbesondere bei den größeren Verkehrsunternehmen. Bei den auszuschreibenden Verkehrsbündeln erfolgt eine reine Kalkulation der Aufwendungen und Einnahmen der Linien innerhalb des Bündels. Weiter ist die höhere Kostenbelastung der Kommunen auch vor dem Hintergrund geringer werdender Ausgleichszahlungen des Bundes und des Landes sowie den Auswirkungen aufgrund der Kürzungen im Bereich der Regionalisierungsmittel des Bundes an die Länder und Verbünde zu sehen. Insofern führt der Übergang des ÖPNV in den Wettbewerb aus unserer Sicht besonders im ländlichen Raum letztlich zu einer deutlich höheren Kostenbelastung der ÖPNV-Aufgabenträger und von Städten und Gemeinden schon für die Bestandsverkehre, auch ohne zusätzliche Leistungen.

Die Finanzierung der Eigenmittel der Gesellschaft nach § 11 Abs. 2 des Gesellschaftsvertrages zur Aufstockung der vom Land bzw. Verbund gewährten



„Zuwendungen für den lokalen Verkehr (früher Infrastrukturkostenhilfe)“ wird aufgrund des Einsatzes der über den Nordhessischen VerkehrsVerbund zugeflossenen Landesmittel in 2006 voraussichtlich wie veranschlagt ausgefallen. Allerdings liegen noch nicht alle Abrechnungen für die mitfinanzierten Maßnahmen vor. Im Jahr 2006 stehen allerdings ggf. wieder Reste aus Landesmitteln des Vorjahres in einem gewissen Umfang zur Verfügung, so dass die Mitfinanzierung aus der „Zuwendungen für den lokalen Verkehr“ zwar ggf. geringer – aber dennoch in der Größenordnung der vergangenen Jahre - ausfallen könnte. Jedoch durch steigende Kosten, die bereits benannten Kürzungen von Ausgleichsleistungen und die veränderte Finanzierungsart bei der im Bündel ausgeschrieben und vergebenden Verkehre wird die Mitfinanzierungsquote aus den „Mitteln für den lokalen Verkehr“ des Landes/VerkehrsVerbundes dennoch künftig geringer ausfallen müssen. Es kann daher durchaus auch kurz- und mittelfristig eintreten, dass Verkehrsleistungen mangels einer schwierig darstellbaren Finanzierung auch im verkehrlich möglichen Rahmen reduziert werden müssen. Dies auch wegen der im Wettbewerb dennoch steigender Kostenzuschüsse der Verkehrsleistungen, da es nach bisherigem Sprachgebrauch „eigenwirtschaftliche“ Leistungen kaum mehr geben wird und auch diese in die gemeinwirtschaftliche Vergabe gehen.

Darüber hinaus ist wiederholt und nochmals deutlich darauf hinzuweisen, dass wesentliche strukturelle Veränderungen in der Finanzierung der Nahverkehrsgesellschaft für die Zukunft bzw. nach der Durchführung von europaweiten, wettbewerbskonformen und diskriminierungsfreien Vergabeverfahren von einzelnen Verkehrsbündeln eintreten. Auch die Kosten für Planungs-/Ausschreibungskosten etc. im Rahmen des Wettbewerbes schlugen sich bereits erstmals im Wirtschaftsplan 2004 nieder. Die Verfahren für die Ausschreibung/Vergabe der Verkehrsleistungen im Werra-Meißner-Kreis im Wettbewerb sind zwischenzeitlich in vollem Gang, zum Teil kurz vor dem Abschluss. Ein ganz wesentlicher Anteil von Vergaben der ÖPNV-Verkehre des Werra-Meißner-Kreises erfolgt im Jahr 2007, der Rest zum Ende 2008. Für die Finanzierung der Verkehrsleistungen der Bündel kommt aus Sicht der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates nur ein Umlage-Modell nach der Einwohnerzahl- wie auch für die bisherigen Betriebsmittel - in Betracht.

Eschwege, Juli 2007

5. Sonstige Angaben

- Keine. -

gez. Horst Pipper

Geschäftsführer

