



# GESCHÄFTSBERICHT 2023

der Nahverkehr Werra-Meißner  
Kommunale Organisationsgesellschaft mbH



# Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>Fahrplanwechsel &amp; Tarife</b>	
Fahrplanwechsel 2022/2023	1
Tarifanpassung	5
49-Euro-Ticket	6
Deutschland-Ticket mit Hessenpass mobil	7
NVV SparCard	7
Schülerticket Hessen	8
<b>Auftragsvergabe &amp; Vertragsverlängerung</b>	
Auftragsvergabe Mischbündel vom NVV	9
StadtBus Eschwege	10
StadtBus Witzenhausen & Stadtverkehr Bad Sooden-Allendorf	10
Aus Mobilfalt wird AST	11
<b>Kennzahlen</b>	
Linienbündel	13
Kennzahlen-Berechnung 2023	14
Kostendeckungsgrade 2023	15
Zusammenfassung der Ergebnisse	16
Veröffentlichung gem. Artikel 7 Abs. 1 VO (EG) 1370/2007	17
<b>Sonstiges</b>	
Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP)	20
Zukunftsfähigkeit des ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis	21
<b>Raum für Notizen</b>	23
<b>Anlage</b>	
Pressemappe Januar – Dezember 2023	



# TÄTIGKEITEN DER NWM IM JAHR 2023 und BERICHT ZU DEN AKTIVITÄTEN / ENTWICKLUNGEN IM ÖPNV

## Busverkehr und LOKALER Bereich - Werra-Meißner-Kreis -

und

## SPNV - Schienenpersonennahverkehrs - Leistungen - sowie Veränderungen im Werra-Meißner-Kreis -

### **Fahrplanwechsel in Nordhessen am 11.12.2022:**

**Jedes Dorf – jede Stunde: NVV setzt weiter auf Angebotsoffensive zum Fahrplanwechsel in Nordhessen – Mehr Angebot und neue Fahrzeuge im Norden der Landkreise Kassel und Waldeck-Frankenberg**

Zum Fahrplanwechsel am 11.12.2022 im Nordhessischen VerkehrsVerbund (NVV) konnten sich viele Fahrgäste in großen Teilen der Landkreise Kassel und Waldeck-Frankenberg auf mehr Angebot und weitere neue, komfortable Fahrzeuge einstellen. Hier wurde das Busangebot neu ausgeschrieben und damit auch neu geplant. In allen anderen Landkreisen sind die Verbesserungen bereits erfolgt oder stehen in den nächsten Jahren mit den jeweiligen Ausschreibungen an.

Im Fokus stand die Angebotsoffensive des NVV, bei der sukzessive ein Stundentakt für alle Bereiche in der Region eingeführt wurde. Unter dem Motto Jedes Dorf – Jede Stunde hat der NVV bereits 2019 damit begonnen, die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs besonders im ländlichen Raum deutlich zu verbessern.

Im Eisenbahnverkehr waren keine umfangreichen Veränderungen im Dezember zu erwarten. Jedoch mussten sich die Fahrgäste im Laufe des Jahres auf Einschränkungen einstellen. Aufgrund von Baumaßnahmen auf der ICE-Strecke Kassel <> Fulda wurde der Fernverkehr ab dem 01.04. bis zum Jahresende auf die Nahverkehrsstrecken umgeleitet. Dadurch ergaben sich in dieser Zeit erhebliche Änderungen für die Linien zwischen Kassel, Fulda, Bad Wildungen und Frankfurt. Der NVV informierte vor den jeweiligen Bauarbeiten noch einmal detaillierter über alle bekannten Kanäle.

„Trotz der aktuellen Rahmenbedingungen mit der Diskussion zur Umsetzung des Deutschlandtickets und den damit verbundenen Auswirkungen sind wir in der Lage, unser Buslinienangebot mit mehr Verbindungen und modernsten Fahrzeugen noch zu verbessern und auszuweiten. Für uns ist die Verkehrswende in Nordhessen kein geflügeltes Wort, sondern das Ziel unserer Arbeit. Deswegen setzen wir den Stundentakt Jedes Dorf – Jede Stunde auch im Jahr 2023 fort“, so NVV-Geschäftsführer Steffen Müller. „In diesem Jahr liegt der Schwerpunkt aufgrund der gesetzlichen Ausschreibungen in den Landkreisen Kassel und Waldeck-Frankenberg. Hier profitieren die Fahrgäste von 45 Prozent mehr Busangebot rund um Bad Arolsen, Diemelsee, Korbach und Willingen, was einer Verdopplung des Taktes gleichkommt. Und zwischen Ahne und Fulda im Landkreis Kassel sind es 25 Prozent mehr. Diese Steigerungen zeigen, dass wir den Kunden ein attraktives Angebot bieten können.“

So entstand auf den meisten Buslinien mindestens ein Stundentakt. Ziel war es im Landkreis Waldeck-Frankenberg, mit optimierten Anschlüssen und Verbindungen zwischen Bahn und Bus die Region besser zu erschließen und damit besonders den Bedürfnissen im Freizeitverkehr in einer der wichtigsten Tourismusregionen Hessens Rechnung zu tragen.

Für den Landkreis Kassel lag der Schwerpunkt rund um Vellmar, Ahnatal und Fuldata. Dort sorgen neben dem neuen StadtBus-Angebot in Vellmar auch deutliche Angebotserweiterungen in den Gemeinden Ahnatal und Fuldata für Verbesserungen. Dazu gehören die beiden neuen StadtBuslinien 43 und 44 sowie die neue Mobilfaltlinie 44M innerhalb der Stadt Vellmar. In der Gemeinde Ahnatal sind die Linien 48 Vellmar <> Ahnatal-Weimar und 49 im Ortsverkehr zukünftig auf neuen Linienwegen und teilweise doppelt so oft unterwegs. Für die Gemeinde Fuldata liegt die Verbesserung in der Ausweitung des Angebotes vor allem auf der Linie 42 Kassel <> Hann. Münden, die zukünftig an allen Tagen bis nach Hann. Münden fährt.

Mit der Angebotsoffensive des NVV geht auch die bereits eingeläutete Komfortoffensive einher. Die neuen Fahrzeuge, die der NVV für die Bedienung der Linien verlangt, sind voll klimatisiert, verfügen über mehr Platz für Rollstühle, Rollatoren oder Kinderwagen und haben standardmäßig niederflurgerechte Einstiege. Die neuen Fahrzeuge entsprechen den aktuellen Sicherheitsstandards. Dazu gehören z. B. Abbiegeassistenten, Kameraüberwachung, ABS-Systeme, Antischlupfregelung sowie zahlreiche weitergehende Sicherheitsmerkmale. Außerdem sind die Fahrgäste mit Fahrzeugen unterwegs, die den neuen Gestaltungsrichtlinien des NVV entsprechen, eine komfortablere Raumaufteilung haben, um so den veränderten Kundenwünschen Rechnung zu tragen.

Dafür hat der NVV gemeinsam mit den lokalen Nahverkehrsgesellschaften in der Region entschieden, künftig bei allen Fahrzeugen auf eine Optik zu setzen, die harmonisch zur nordhessischen Hügellandschaft passt. Neben der grün-weißen Farbgestaltung kommen dabei auch kleine Elemente wie illustrative Märchenfiguren zum Einsatz, die die Verbundenheit mit der Region unterstreichen und für eine gemeinsame Identität sorgen. Die Sitze, der Boden und der Himmel der Fahrzeuge sind farblich ruhig und elegant gehalten und lehnen sich wie auch die Außengestaltung an die NVV-Farbwelt an.

Zur besseren Information der Fahrgäste bietet ein Fahrgastinformationssystem durch Bildschirme in den Bussen die Details des Linienvorlaufs. Eine entsprechende Innenraumgestaltung bietet sehbehinderten Fahrgästen durch die kontrastreiche Gestaltung eine bessere Orientierung.

Darüber hinaus setzt der NVV neben Komfort und Information auch auf eine klimaschonende Ausstattung. Daher werden die Busse über den höchstmöglichen lieferbaren Umweltstandard für den Dieselantrieb verfügen und so den Schadstoffausstoß weiter reduzieren. Dies gilt auch für Gelenkbusse sowie für Fahrzeuge, die nur an wenigen Stunden am Tag im Einsatz sind, hier sind die gleichen hohen Anforderungen zu erfüllen.

Der Einsatz von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen im Überlandbereich ist aufgrund der begrenzten Reichweite einer Batterieladung (ca. 300 bis 400 km) und der verhältnismäßig langen Ladezeit derzeit noch nicht umsetzbar. Für wasserstoffbetriebene Fahrzeuge besteht noch keine ausreichend ausgebaute Tankinfrastruktur. Daher setzt der NVV derzeit noch auf moderne Dieselfahrzeuge mit bestmöglicher Abgasreinigung. Diese ist im Nutzfahrzeugbereich um ein Vielfaches besser als beim privaten PKW.

- **Umfangreiche Informationen**

Nachfolgend sind alle wesentlichen Änderungen und Neuerungen im Regionalzug- und RegioTram-Verkehr sowie im Bus- und AST-Verkehr kurz beschrieben. Kleine Änderungen, wie z. B. um wenige Minuten geänderte Fahrzeiten, sind hier nicht dargestellt. Daher empfiehlt der NVV seinen Fahrgästen, grundsätzlich vorab den Fahrplan der jeweiligen Linie auf mögliche Abweichungen zu überprüfen.

Fahrplanauskünfte und Antworten auf alle Fragen rund um Bus & Bahn in Nordhessen gibt es beim gebührenfreien NVV-ServiceTelefon unter **0800-939-0800** oder unter **www.nvv.de/fahrplanwechsel**. Auf der Internetseite stehen in der Rubrik Fahrplan & Netz -> Fahrplanbuch alle aktuellen Fahrpläne jeder Linie zum Herunterladen bereit. Diese können zudem individuell in einem **Fahrplanbuch** zusammengestellt und per E-Mail als PDF versendet werden.

Für eine schnelle Verbindungssuche steht die **Fahrplanauskunft** bereit, die nur die Adresse oder eine Haltestelle zur Abfrage benötigt. Besonders einfach ist dies auf dem Smartphone dank der **NVV-App**, mit der auch gleich die passende Fahrkarte gekauft werden kann.

Darüber hinaus bietet der NVV handliche Linienfahrpläne in Papierform, die für alle Regionalzug- und RegioTramlinien, jede Tram- und die meisten Bus- und AST-Linien aufgelegt wurden. Diese sind spätestens in der zweiten Dezemberwoche in allen NVV-Kundenzentren und NVV-InfoPoints sowie in vielen Bahnhöfen, Rathäusern und weiteren Auslagestellen kostenlos erhältlich.



## **Veränderungen im regionalen Schienenverkehr**

### **Linien RE11, RE17, RT1: Düsseldorf/Hagen <> Warburg <> Hofgeismar <> Kassel**

- RE11/RE17: Aufgrund von Baumaßnahmen auf der Schnellfahrstrecke Kassel <> Fulda wird der Fernverkehr ab dem 01.04.2023 auf die Nahverkehrsstrecken umgeleitet. Dadurch ergeben sich von 01.04. bis Jahresende kleinere Änderungen für die Linien RE11 und RE17.
- Diese Änderungen sind in den Fahrplanmedien bereits enthalten. Wir werden vor Beginn der

jeweiligen Bauarbeiten noch einmal detaillierter informieren.

#### **Linien RE5, RE50, RB5, RT5: Fulda <> Bad Hersfeld <> Bebra <> Melsungen <> Kassel**

- RE5/RB5/RT5: Aufgrund von Baumaßnahmen auf der Schnellfahrstrecke Kassel <> Fulda wird der Fernverkehr ab dem 01.04.2023 auf die Nahverkehrsstrecken umgeleitet. Dadurch ergeben sich von 01.04. bis Jahresende erhebliche Änderungen für die Linien RE5, RB 5 und RT5.
- Diese Änderungen sind in den Fahrplanmedien bereits enthalten. Wir werden vor Beginn der jeweiligen Bauarbeiten noch einmal detaillierter informieren.

#### **Linien RE30, RE39, RE98, RB38, RB39, RB41: Frankfurt <> Schwalmstadt-Treysa/Bad Wildungen <> Wabern <> Kassel**

- RE30/RE39/RE98/RB38/RB39: Aufgrund von Baumaßnahmen auf der Schnellfahrstrecke Kassel <> Fulda wird der Fernverkehr ab dem 01.04.2023 auf die Nahverkehrsstrecken umgeleitet. Dadurch ergeben sich von 01.04. bis Jahresende erhebliche Änderungen für die Linien RE39, RE98, RB38 und RB39 sowie kleinere Änderungen für die Linie RE30.
- Diese Änderungen sind in den Fahrplanmedien bereits enthalten.
- RE39/RB39: Ebenfalls bereits im Fahrplan eingearbeitet ist eine Vollsperrung der Strecke Wabern <> Bad Wildungen auf den Linien RE39/RB39 ab den Sommerferien.
- Wir werden vor Beginn der jeweiligen Bauarbeiten noch einmal detaillierter informieren.



#### **Veränderungen im regionalen und lokalen Bus- und AST-Verkehr**

Im Werra-Meißner-Kreis gab es zum Fahrplanwechsel am 11.12.2022 keine Änderungen.

# Tarifanpassung zum 01.01.2023

## NVV setzt zum 01.01.2023 beschlossene Tarifanpassung um Fahrpreise steigen durchschnittlich um 1,5 % - Busangebot ausgeweitet

Der Nordhessische VerkehrsVerbund (NVV) hat seine Ticketpreise zum Jahresbeginn 2023 leicht erhöht – aber auch sein Angebot weiter ausgebaut. Um weiterhin den Kostendeckungsgrad des öffentlichen Nahverkehrs in Nordhessen durch Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrkarten auf einem konstanten Niveau zu halten, hat der Aufsichtsrat des NVV eine moderate Erhöhung der Ticketpreise um durchschnittlich 1,5 % beschlossen.

Die Preissteigerung lag deutlich unter der Inflationsrate des Jahres 2022 von 10,4 %. Damit wurden die insbesondere für Energie stark gestiegenen Kosten nur zu einem kleinen Teil an die Fahrgäste weitergegeben. Die Preise für das Seniorenticket Hessen, das Schülerticket Hessen und für das Hessenticket blieben unverändert. Ziel des NVV war es, seinen Kunden ein attraktives Angebot für einen angemessenen Preis zu bieten.

Die im Jahr 2023 anstehende Umsetzung eines Deutschlandtickets hatte auf die Tarife einen maßgeblichen Einfluss. Die Einführung eines bundesweit gültigen Abonnements zum Preis von 49,00 Euro pro Monat hat einen Großteil der 57.000 Abonentinnen und Abonenten im NVV deutlich entlastet. Viele Fahrgäste, die bisher Einzel- und Tageskarten gekauft haben, können nun ebenfalls vom neuen Angebot profitieren. Das Deutschlandticket wurde zum 01.05.2023 eingeführt.

### Tarifinformation: Fahrkarten und Preise

Stand: 01.01.2023  
Alle Angaben in Euro

Preisstufe	Kurz- strecke <sup>a)</sup>	Stadt Kassel	Kassel Plus <sup>b)</sup>	S <sup>c)</sup>	1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Einzelfahrkarten</b>												
Einzelfahrkarte	1,90	3,00	3,90	1,80	2,30	3,70	4,70	6,00	7,40	8,70	10,00	11,70
Einzelfahrkarte U18 <sup>d)</sup>		1,90	2,40	1,20	1,50	2,10	2,70	3,30	4,10	4,90	5,70	6,50
<b>RabattTickets</b>												
SerTicket <sup>e)</sup>		2,70	3,60	1,60	2,00	3,20	4,20	5,30	6,50	7,60	8,80	10,30
SerTicket U18 <sup>d, e)</sup>		1,50	2,00	1,00	1,30	1,80	2,40	3,00	3,90	4,50	5,10	5,70
SparTicket <sup>f)</sup>		1,50	1,90	0,90	1,10	1,80	2,30	3,00	3,70	4,30	5,00	5,80
SparTicket U18 <sup>d, f)</sup>		0,90	1,20	0,60	0,70	1,00	1,30	1,60	2,00	2,40	2,80	3,20
MultiTicket Single		6,40	8,20	3,60	4,90	8,20	9,30	11,90	14,70	17,30	19,90	22,50
MultiTicket		8,80	11,20	5,40	7,10	11,20	12,60	15,70	19,00	21,90	24,80	27,60
<b>Allgemeine Zeitkarten</b>												
Wochenkarte			25,50	15,00	19,30	26,70	30,80	37,00	46,00	55,00	64,50	71,00
Monatskarte			85,00	46,50	59,00	85,00	103,50	128,50	150,00	172,00	195,00	216,00
Jahreskarte			850,00	465,00	590,00	850,00	1.035,00	1.285,00	1.500,00	1.720,00	1.950,00	2.160,00
9 Uhr-Monatskarte			68,50	37,50	46,50	68,50	81,50	100,50	117,00	133,50	153,50	168,50
9 Uhr-Jahreskarte			685,00	375,00	465,00	685,00	815,00	1.005,00	1.170,00	1.335,00	1.535,00	1.685,00
<b>Ausbildungszeitkarten</b>												
Wochenkarte			19,50	10,00	12,90	19,40	22,80	28,50	36,50	43,00	51,00	58,50
Monatskarte			61,00	37,00	47,50	67,50	82,50	98,00	117,00	136,00	157,00	174,00

Zuschläge	AST	1. Klasse
Einzelfahrkarte	1,00	2,00
Wochenkarte	6,00	11,00
Monatskarte	12,00	32,00
Jahreskarte	120,00	320,00

Netzkarten	8
TagesTicket Nordhessen Single	22,50
TagesTicket Nordhessen	27,60
WochenendTicket Nordhessen Single	22,50
WochenendTicket Nordhessen	27,60
SparCard Abo / Monat	9,00

a) gilt ohne Umsteigen, nur im KasselPlus-Gebiet, im Bus- und Tramverkehr bis 4 Haltestellen nach der Einstiegshaltestelle, im Eisenbahnverkehr bis 3 Kilometer

b) umfasst: Stadt Kassel, Ahnatal, Baunatal, Caldén, Espenau, Fuldaabrück, Fuldataal, Habichswald, Kaufungen, Lohfelden, Nieste, Niestetal, Schauenburg, Staufenberg und Vellmar

c) gilt in der Kernstadt Bad Wildungen einschließlich Reinhardshausen, in den Kernstädten Bad Sooden-Allendorf, Frankenberg, Korbach, Melsungen, Niestetal, Reinhardshagen und Witzenhausen

d) 7 - 17 Jahre

e) Preis je Fahrt

f) nur gültig in Verbindung mit einer SparCard

© Nordhessischer VerkehrsVerbund 2023

4-2.003



## Preisbeispiele für Verbindungen und Fahrkartenarten:

Eschwege - Bad Sooden-Allendorf (Preisstufe 3)

- Einzelfahrkarte alt 4,70 €, neu 4,70 €
- MultiTicket alt 12,00 €, neu 12,60 €
- MultiTicket Single alt 9,30 €, neu 9,30 €
- Wochenkarte alt 30,20 €, neu 30,80 €
- Monatskarte alt 101,50 €, neu 103,50 €

Weitere Einzelheiten können auf der Homepage unter der Rubrik „Tickets“ (vgl. <https://www.nvv.de/tickets/selten-unterwegs>) eingesehen werden.

## 49-Euro-Ticket ab dem 01. Mai 2023

Der Bundestag hat am 16.03.2023 die Einführung des 49-Euro-Tickets beschlossen. Mit diesem Ticket können die Fahrgäste ab dem 01.05.2023 den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland



nutzen, und zwar unabhängig vom Bundesland, Verkehrsverbund oder Tarifgebiet. Das Deutschlandticket ist zu einem Einführungspreis von monatlich 49,00 Euro im Abo erhältlich und konnte ab den 03.04.2023 über die App NVV Mobil, online im NVV-Abocenter bei der KVG oder direkt vor Ort in den NVV-Kundenzentren bestellt werden. Die Nutzung des Fernverkehrs, unter anderem ICE, IC, EC, ist nicht möglich.

Weitergehende Informationen können auf der Homepage des NVVs eingeholt werden (<https://www.nvv.de/tickets/haeufig-unterwegs/deutschland-ticket>).

## Deutschland-Ticket mit Hessenpass mobil

Das Land Hessen hat zum 01.08.2023 das Deutschlandticket mit „Hessenpass mobil“ als ergänzendes Angebot eingeführt. Menschen, die ihren Wohnsitz in Hessen haben und Wohngeld, Bürgergeld, Sozialhilfe oder Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz erhalten, können ein auf 31,00 Euro vergünstigtes Deutschlandticket kaufen. Das Ticket kann bei den Vorverkaufsstellen der Verkehrsverbünde, mit dem Berechtigungsnachweis „Hessenpass mobil“ im Abo bestellt werden. Der Vorverkauf begann am 30.06.2023 (vgl. auch <https://www.nvv.de/tickets/haeufig-unterwegs/deutschland-ticket/verguenstigtes-d-ticket-mit-dem-hessenpass-mobil>).



## Neu beim NVV - die „SparCard“

**NVV führt erstmals die NVV-SparCard zum 01. 01.2023 ein – Mit SparTickets bei Einzelfahrten  
50 % günstiger unterwegs**

Mit einem besonderen Tarifprodukt startete der NVV ins Jahr 2023. Die neue NVV-SparCard ist eine Rabattkarte innerhalb des NVV-Tarifs und wird als Abonnement für 9,00 Euro im Monat angeboten. Damit können SparTickets, die 50 % günstiger sind als Einzelfahrkarten, genutzt werden. SparCard und SparTickets gelten ab dem 01.01.2023.

Hintergrund der Einführung sind die mit der Pandemie einhergehenden veränderten Arbeitswelten, aber auch das Bedürfnis vieler Kunden, auf besondere Situationen flexibel reagieren zu können. Dafür bietet die SparCard alle Voraussetzungen, da sie einen geringen Basispreis hat und sich in vielen Fällen schon nach wenigen Reisen im Monate rechnet.

Darüber hinaus ergänzt die SparCard die bestehenden Ticketangebote des NVV-Tarifs, aber auch das Deutschlandticket ist eine zusätzliche Option für die Kunden und Kundinnen, die den öffentlichen Nahverkehr ausprobieren wollen, oder denen die zu erwartenden Kosten von monatlich 49,00 Euro für die bundesweite Fahrtberechtigung des Deutschlandtickets zu hoch sind.

**SparCard-Abo und SparTickets**

SparCard-Abo: Ideal für regelmäßige, aber nicht tägliche Fahrten

Die wesentlichen Aspekte des Angebots beinhalten:

- Die SparCard für 9,00 Euro im Monat ermöglicht den Kauf von SparTickets.
- Die SparCard ist ausschließlich als Abo erhältlich mit einer Mindestlaufzeit von 6 Monaten.
- Das SparCard-Abo kann an jedem Tag starten.
- SparTickets gelten wie Einzelfahrkarten, sind aber 50 % günstiger.
- SparTickets sind für alle Preisstufen verfügbar und können nur mit der SparCard genutzt werden.
- Bereits ab der 5. Fahrt pro Monat lohnt sich die SparCard im KasselPlus-Gebiet.

**Schülerticket Hessen**

**Flatrate für Bus und Bahn seit dem 01. August 2017**



Der Vertrieb des Schülertickets Hessen war nach der Einführung im Jahr 2017 aufgrund des Ausbruchs der Corona-Pandemie erstmalig leicht rückläufig. In den Jahren 2017 bis 2019 gab es einen deutlichen Anstieg der Verkaufszahlen des Schülertickets Hessen in den nordhessischen Landkreisen. Ab 2020 sind die Verkaufszahlen leicht rückläufig.

Das Schülerticket Hessen kostet im freien Verkauf 365,00 €. Die absoluten Werte für den **freien Verkauf** haben sich im NVV-Gebiet wie folgt entwickelt:

Landkreis	Stand 2019	Stand 2020	Stand 2021	Stand 2022	Stand 2023
Hersfeld-Rotenburg	2.962	2.926	2.758	2.997	3.184
Kassel	8.765	6.934	5.431	5.171	5.337
Stadt Kassel	9.447	11.295	11.479	12.006	12.292
Schwalm-Eder	4.461	4.116	3.637	3.801	4.021
Waldeck-Frankenberg	2.866	2.758	2.442	2.473	2.398
<b>Werra-Meißner</b>	<b>2.265</b>	<b>2.097</b>	<b>1.959</b>	<b>1.999</b>	<b>1.933</b>



Für den Werra-Meißner-Kreis als Schulwegkostenträger wurden folgende Beträge pro Schuljahr und Schüler\*innen im Berichtszeitraum 2023 in Rechnung gestellt:

Schuljahr	Preis pro SchülerTicket Hessen	Inanspruchnahme Schüler*innen
2019/2020	576,96 €	3.498
2020/2021	579,96 €	3.477
2021/2022	588,60 €	3.471
2022/2023	597,84 €	3.670



## Auftragsvergabe für die Mischbündeln vom NVV

### Auftragsvergaben für die Linienbündel 3 Ringgau/Sontra, 201 Gelster/Lossetal und Bündel 205 Eschwege/Wanfried

Zum 09.12.2023 liefen die bestehenden Verkehrsverträge der Linienbündel 3 Ringgau/Sontra, 201 Gelster/Lossetal sowie der Notvertrag von dem Bündel 205 Eschwege/Wanfried aus. Im Rahmen der Neuausrichtung der Linienbündel 3 Ringgau/Sontra, 201 Gelster/Lossetal und 205 Eschwege/Wanfried - lokaler Anteil - wurde das bisherige eigenwirtschaftliche Linienbündel 205 sowie die Neuausrichtung des Projekts „Mobilfalt“ bei der Planung und Ausschreibung der Verkehrsleistungen einbezogen. Ziel der Neuausschreibung der lokalen und regionalen Verkehrsleistungen (Mischbündel) zum Fahrplanwechsel 2023/24 war eine Optimierung des ÖPNV-Angebots unter Einbeziehung des bisherigen eigenwirtschaftlichen Linienbündels 205 sowie eine Ergänzung des Verkehrsangebots unter der Prämisse „Jedes Dorf, jede Stunde“. Nach europaweiter Ausschreibung konnte der Vertrag mit der Firma DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz, abgeschlossen werden. Die NWM beteiligt sich auf der Basis einer Finanzierungsvereinbarung an den Betriebskosten der lokalen Verkehrsleistungen. Die Vergabe der Verkehrsleistungen wirkte sich auch positiv auf die Weiterentwicklung des schulischen Beförderungsangebots an den weiterführenden Schulen aus.



## StadtBus Eschwege bis 2032 gesichert

Für die nächsten acht Jahre ist der StadtBus in Eschwege gesichert. Im Juli 2023 konnte nach europaweiter Ausschreibung der Vertrag mit der Firma Frölich Linie Eschwege GmbH abgeschlossen werden. Ab dem Fahrplanwechsel am 15.12.2024 werden vier Solobusse und drei batterieelektrische Busse im Innenstadtverkehr eingesetzt. Im Rahmen des Verkehrsvertrages soll ein wirtschaftlicher Linienverkehrsbetrieb zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung in der Stadt Eschwege im Buspersonenverkehr und AST-Verkehr sicherstellen. Qualität, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der zu erbringenden Verkehrsleistungen sollen ebenso wie die damit einhergehende Kundenzufriedenheit stetig verbessert bzw. auf hohem Niveau fortgeführt werden.



Bestandteil des neuen Verkehrsvertrages sind die ÖPNV-Leistungen auf folgenden Linien:

- 231.1 Heuberg <> Stadtbahnhof <> Stadtmitte <> Döhlestraße
- 231.2 Stadtmitte <> Klinikum <> Stadtbahnhof <> Heuberg
- 231.3 Niddawitzhausen <> Niederhone <> Stadtbahnhof <> Oberdünz bach
- 231.4 Oberhone <> Niederhone <> Stadtbahnhof <> Rotenburger Str. <> Schulzentrum
- 231.5 Niddawitzhausen <> Niederhone <> Oberdünz bach <> Schulen in Eschwege
- 239.1 AST-Verkehr Eschwege, Heuberg <> Stadtbahnhof <> Innenstadt <> Döhlestraße
- 239.2 AST-Verkehr Eschwege, ESW <> Albugen <> Niddawitzhausen <> Dünz bach

## Vertragsverlängerung „StadtBus Witzenhausen“ und „Stadtverkehr Bad Sooden-Allendorf“

Die Verkehrsleistungen des Linienbündels 202a „StadtBus Witzenhausen“ und des Linienbündels 207 „Stadtverkehr Bad Sooden-Allendorf“ werden seit dem 10.12.2017 auf Grundlage des Verkehrsvertrags über die Durchführung von Busverkehrsleistungen zwischen der Nahverkehr Werra-Meißner GmbH (NWM) und der Firma Brundig Reisen GmbH & Co.KG vom 07.08.2017 betrieben (kurz: Verkehrsvertrag). Zu dem Linienbündel gehören gegenwärtig die folgenden Strecken:

### Bündel 202a

- 211.1 Stadtverkehr Bahnhof, Ellerberg, Markt, Bahnhof
- 211.2 Stadtverkehr Bahnhof, Bischhausen, Warteberg, Markt, Bahnhof

### Bündel 207

- 215 A Stadtverkehr Allendorf
- 215 B Stadtverkehr Bad Sooden

Neben den Verkehrsverträgen werden die Leistungen auf Grundlage eines Betriebsführungsübertragungsvertrags über die Durchführung von Busverkehrsleistungen im Linienbündel 202a „StadtBus Witzenhausen“ zwischen den Stadtwerken Witzenhausen und dem Linienbündel 207 „Stadtverkehr Bad Sooden-Allendorf“ zwischen den Stadtwerken Bad Sooden-Allendorf sowie der Firma Brundig Reisen GmbH & Co.KG vom 07.08.2017 betrieben. Das Schicksal dieser beiden Verträge hängt insoweit zusammen, als dass der Betriebsführungsübertragungsvertrag nicht ohne den Verkehrsvertrag durchgeführt werden kann. Die Betriebslaufzeit endet gemäß § 17 bzw. § 18 der jeweiligen Vereinbarungen am 13.12.2025. Von Seiten der NWM besteht ein einmaliges Optionsrecht auf Verlängerung der Betriebslaufzeit. Somit wurden die Verkehrsverträge von den Linienbündeln 202a „StadtBus Witzenhausen“ und 207 „Stadtverkehr Bad Sooden-Allendorf“ mit dem Verkehrsunternehmen bis zum 11.12.2027 verlängert. Des Weiteren wurde die Laufzeit der Betriebsführungsübertragungsverträge mit den Stadtwerken Witzenhausen und Bad Sooden-Allendorf analog angepasst.



### Aus Mobilfalt wird AnrufSammelTaxi



### Aus Mobilfalt wird AnrufSammelTaxi: Projekt lief zum 09.12.2023 aus – Orte im Werra-Meißner-Kreis sind weiterhin mindestens im Stundentakt mit dem ÖPNV erreichbar

Das mehrfach ausgezeichnete Projekt Mobilfalt, bei dem private Mitfahrgelegenheiten in den Öffentlichen Nahverkehr integriert wurden, lief am 09.12.2023 im Werra-Meißner-Kreis aus. Mit dem Fahrplanwechsel endete das Projekt – ein On-Demand-Angebot gibt es im Werra-Meißner-Kreis aber weiterhin. Wo bislang Mobilfalt unterwegs war, fahren ab dem 10.12.2023 AnrufSammelTaxi-Linien. Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) sorgt so gemeinsam mit der NWM weiterhin für ein attraktives Nahverkehrsangebot vor Ort unter dem Motto „Jedes Dorf, jede Stunde“ - mit Regionalzügen, Linienbussen und AnrufSammelTaxis (AST).

Mobilfalt entstand vor zehn Jahren aus der Idee heraus, Mitfahrgelegenheiten im privaten Pkw in das System des Öffentlichen Nahverkehrs einzubinden. Dazu gehörte beispielsweise, dass die Mobilfalt-Fahrten in der NVV-Fahrplanauskunft angezeigt wurden, und dass Fahrerinnen und Fahrer eine Kostenerstattung erhielten. Das Ziel war, Autofahrten effektiver und damit

nachhaltiger zu machen und die Zahl der Fahrten insgesamt zu reduzieren.

Der große Unterschied zu herkömmlichen privaten Mitfahrgelegenheiten: Mobilfalt bot Fahrgästen eine Mobilitätsgarantie. Wurde also zur gewünschten Zeit und zum gewünschten Ziel keine private Mitfahrt angeboten, konnte stattdessen ein AnrufSammelTaxi gebucht werden.

Die Idee stieß im Werra-Meißner-Kreis auf großen Zuspruch. Seit 2013 waren mehr als 160.000 Fahrgäste auf den Mobilfaltlinien unterwegs. Die Zahlen stiegen von knapp 4.400 Fahrten im Jahr auf etwa 22.000 Fahrten im Jahr. Gab es zu Beginn 50 Fahrerinnen und Fahrer, die private Fahrten anboten, waren es zum Projektende um die 160. Knapp 5.000 Personen waren als Mitfahrende registriert – zu Beginn des Projekts waren es etwa 300.

Der Anteil an privaten Fahrten bei Mobilfalt lag im Durchschnitt bei 2,5 Prozent. Der weitaus größte Teil der Fahrten wurden also nicht in privaten Pkw unternommen, sondern in über den NVV gebuchten Anruf-Sammel-Taxen. Dies lag vor allem daran, dass für die gewünschte Fahrt nicht immer eine passende private Mitfahrgelegenheit bestand – und die Fahrgäste daher auf die Rückfallvariante, das AnrufSammelTaxi, zurückgreifen mussten.

Das Fazit nach zehn Jahren Mobilfalt: Der NVV, die NWM und alle Beteiligten haben sehr viel aus dem Projekt gelernt - unter anderem, dass es einer hohen Angebotsflexibilität bedarf, um Autofahrerinnen und -fahrer für den ÖPNV zu gewinnen. Der Öffentliche Nahverkehr wiederum braucht Fahrpläne, um das Angebot möglichst kostengünstig erbringen zu können. Mit Mobilfalt haben NVV und NWM versucht, die strukturellen Unterschiede zwischen ÖPNV und Individualverkehr mit eigenen Pkws zu überwinden. Diese Idee hat bundesweit Aufmerksamkeit erregt, das Projekt wurde mehrfach ausgezeichnet. Nicht zuletzt die steigende Zahl der Nutzerinnen und Nutzer zeigt, dass Mobilfalt ein Erfolg war. Für die bisherigen Mobilfalt-Fahrgäste bleibt auch nach dem Ende des Projekts ein attraktives ÖPNV-Angebot im Werra-Meißner-Kreis bestehen.

### **Mobilfalt-Dankesfest**

Im Rahmen eines Mobilfalt-Dankesfestes auf der Jugendburg Ludwigstein am 06.10.2023 würdigten Landrätin Nicole Rathgeber und NVV-Geschäftsführer Wolfgang Rausch das tatkräftige Engagement der Fahrtenanbieter sowie aller Projektbeteiligten von Mobilfalt.

„Mit dem Mobilfalt-Projekt haben wir gemeinsam echte Pionierarbeit im Bereich innovativer Mobilitätsangebote geleistet“, sagte NVV-Geschäftsführer Wolfgang Rausch. „Ohne die tatkräftige Unterstützung der vielen Beteiligten vor Ort wäre es nie gelungen, ein solches Angebot in unserer ländlich geprägten nordhessischen Region in die Tat umzusetzen. Ihnen gilt auch im Namen des NVV mein ausdrücklicher Dank. Gemeinsam werden wir daran arbeiten, auch in für die ÖPNV-Branche herausfordernden Zeiten das ÖPNV-Angebot im Werra-Meißner-Kreis und darüber hinaus modern, attraktiv und den Bedürfnissen des Ländlichen Raums entsprechend zu gestalten.“

Landrätin Nicole Rathgeber ergänzte: „Wir sind froh darüber, dass die Menschen im Werra-Meißner-Kreis weiterhin gut mit dem ÖPNV von A nach B kommen können - auch wenn es die privaten Mitnahmen über das Mobilfalt-Projekt ab 10.12. nicht mehr geben wird. Die Mobilfalt-Fahrten werden als AnrufSammelTaxi weitergeführt. So bleiben die Bewohnerinnen und Bewohner des Landkreises mobil - auch ohne eigenes Auto.“

## Linienbündel

Die 60 (62) Bus-/AST-Linienverkehre im Werra-Meißner-Kreis sind in folgende regionale, gemischt oder rein lokale Linienbündel zusammengefasst und eingesetzt:

Bündel-Nr.	Bündelname	Auftragnehmer
202a	StadtBus Witzenhausen	Stadtwerke Witzenhausen Brundig Reisen GmbH & Co.KG
203	Meißner	Frölich Linie Eschwege GmbH
204	StadtBus Eschwege	Eschweger Omnibusverkehr Frölich GmbH
206	Wehretal	Frölich-Reisen GmbH
207	StadtBus Bad S.-Allendorf	Stadtwerke B. S.-Allendorf Brundig Reisen GmbH & Co.KG
202b (Mischbündel)	Witzenhausen / Neu-Eichenberg	Sallwey GmbH
2, 3, 201 und 209		NVV

### Stetig erforderliche Arbeiten:

Fahrplanbearbeitung und -pflege, Betreuung, Vertragsabwicklung, Definierung von Mehr- und Minderleistungen, unterjährige Fahrplananpassungen, Überwachung, Vermarktung und Abrechnung aller Linienverkehre im Werra-Meißner-Kreis

### Kennzahlen-Berechnung für den ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis 2023

Bündel-Nr.	Bd.-Name	zuständig	Jahres-km incl. AST	Anzahl der Fahrzeuge	km-Preis	Kostendeckungsgrad
2	Mühlhshn. - ESW - Heli	NVV / NWM	826.921	6	2,27	45,02%
3 <sup>1</sup>	Ringgau / Sontra	NVV / NWM	717.967*	7	2,45	37,16%
201 <sup>1</sup>	Lossetal	NVV / NWM	720.362	8	2,10	61,32%
209	Sontra	NVV / NWM	223.011	5	3,27	27,06%
202a	StadtBus WIZ	NWM	74.673	1	3,66	24,88%
202b	WIZ / NEB	NWM / NVV	602.443	11	2,79	45,80%
206	Wehretal	NWM	113.161	3	3,98	41,53%
207	Bad S.-Allendorf	NWM	75.326	1	3,51	31,39%
204	StadtBus ESW	NWM	428.001	7	3,47	37,44%
203 eigenw.	Meißner	NWM	186.039	6	5,82	38,65%
205 <sup>1</sup>	Eschwege / Wanfried	NWM				
			<b>Summe</b>	<b>55</b>		
			<b>jeweils Durchschnitt</b>		<b>3,33</b>	<b>39,02%</b>

Ges.-Bef.-km Bus	4.084.097
Gesamt-Einnahme € Bus	4.706.121,89

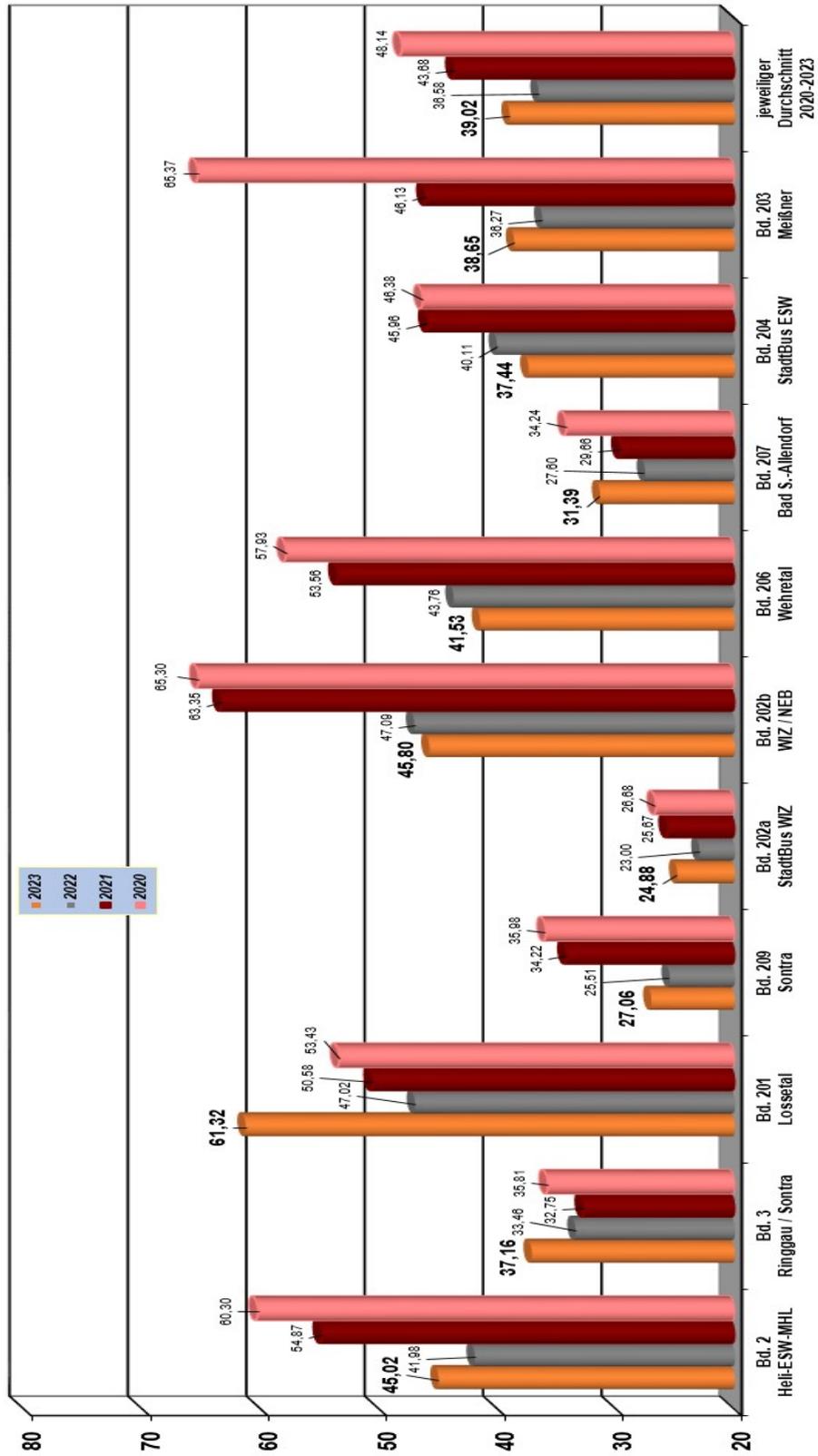
**vorläufige Zahlungsverpflichtung der NWM daraus in 2023 = 2.856.780,15 €**

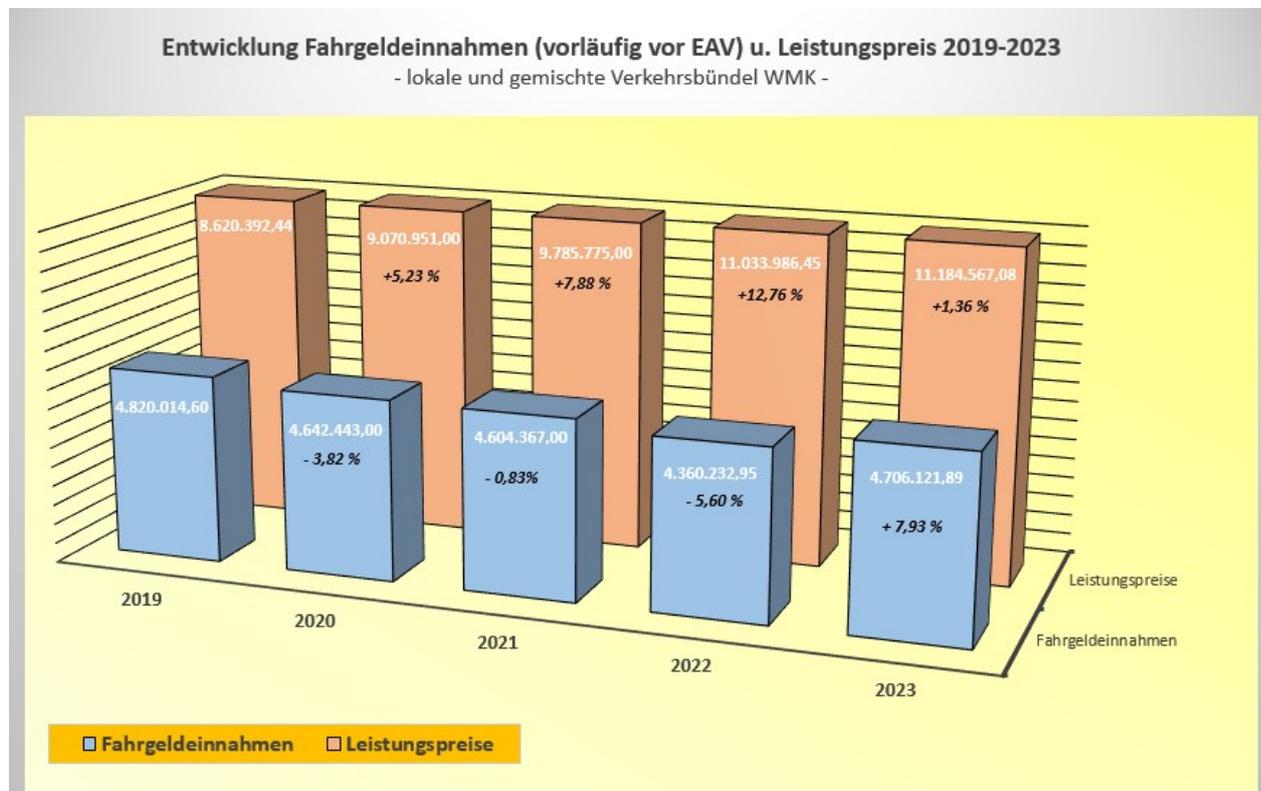
51 Bus-Linien      davon 15 Mobilfalt-Linien  
 und 14 AST-Linien (z.T. teilweise)  
 3 Bahnlinien und 1 Straßenbahnlinie

\* incl. Grenzüberschreitende Leistungen sowie Einnahmen nach Hersfeld-Rotenburg  
<sup>1</sup> Die Verkehrsleistungen zu den Linien wurden zum Fahrplanwechsel 2023/2024 neu vergeben. Die Darstellung erfolgt erstmalig für den Geschäftsbericht 2024.



### Kostendeckungsgrade Verkehrsbündel WMK 2023 in % - im Vergleich mit 2020/2021/2022/2023 (Anm.: Bei Bündel 3 Ringgau/Sontra und 201 Lossetal wg. Veränderungen bei 2023/2024 nur bedingte Vergleichbarkeit)



**Zusammenfassung der Ergebnisse 2023:**

Auf der Grundlage des **vorläufigen** Ergebnisses der „Verkehrsleistungen 2023“ ergeben sich die folgenden wesentlichen Kennzahlen (vor Einnahmeaufteilung und Abgrenzungsbuchungen zum Jahresabschluss 2023):

- **Zahlungsverpflichtung NWM 2023 (Eigenanteil) = 2.856.780,15 € (2.499.293,18 €),**
- **verbleibende Kosten pro Einwohner 2023 = 56,55 € (2022 = 59,38 €),**
- **durchschnittlicher Kostendeckungsgrad 2023 = 39,02 % (2022 = 36,58 %).**

**Veröffentlichung gem. Artikel 7 Abs. 1 VO (EG) 1370/2007  
für das Jahr 2023**

Der Werra-Meißner-Kreis bzw. die Nahverkehr Werra-Meißner GmbH als beauftragte Nahverkehrsorganisation kommt hiermit der Veröffentlichungspflicht gem. Artikel 7 Abs. 1 VO(EG) 1370/2007 nach.

Der Werra-Meißner-Kreis betreut und finanziert über die lokale Nahverkehrsgesellschaft „Nahverkehr Werra-Meißner GmbH“, Eschwege (NWM) im Busverkehr fünf lokale Linienbündel (Stadtbus Witzenhausen – Bündel 202a, Meißner – Bündel 203, StadtBus Bad Sooden-Allendorf – Bündel 207, Wehretal – Bündel 206 und Stadtbus Eschwege – Bündel 204) und ein Mischbündel (Bündel 202b – Witzenhausen/Neu Eichenberg) des Nordhessischen VerkehrsVerbundes (NVV). Die StadtBus-Bündel 202a, 204 und 207 werden in der Aufgabenträgerschaft gemeinsam mit den Städten bzw. jeweiligen Stadtwerken wahrgenommen. Die NWM beteiligt sich an vier gemischten Bündeln (Bündel 2 – Mühlhausen/Eschwege/Hessisch Lichtenau, Bündel 3 - Ringgau/Sontra, Bündel 201 – Lossetal, Bündel 209 – Sontra), die sich in der Zuständigkeit des Nordhessischen VerkehrsVerbundes (NVV) befinden. Des Weiteren überwacht die NWM ein eigenwirtschaftliches Bündel (Bündel 205 – Eschwege/Wanfried) in Verantwortung des betreibenden Verkehrsunternehmens. Für dieses Bündel musste in 2021 zur Aufrechterhaltung des ÖPNV-Angebots für die Allgemeinheit ein befristeter Notvertrag zwischen dem Verkehrsunternehmen und der NWM abgeschlossen werden. Zum 09.12.2023 liefen die bestehenden Verkehrsverträge der Linienbündel 3 Ringgau/Sontra, 201 Gelster/Lossetal sowie der Notvertrag von dem Bündel 205 Eschwege/Wanfried aus. Nach europaweiter Ausschreibung konnte zum Fahrplanwechsel 2023/2024 ein neuer Vertrag abgeschlossen werden. Die NWM beteiligt sich auf der Basis einer Finanzierungsvereinbarung an den Betriebskosten der lokalen Verkehrsleistungen.

Der lokale Aufgabenträger Werra-Meißner-Kreis trägt (gemeinsam mit allen kreisangehörigen Kommunen) über die lokale Nahverkehrsgesellschaft „Nahverkehr Werra-Meißner GmbH“ die ungedeckten Kosten in den lokalen Bündeln 203 und 206 sowie in den Bündeln 202a, 204 und 207 die ungedeckten Kosten gemeinsam mit den jeweilig betroffenen Kommunen. In dem durch die NWM organisierten Mischbündel 202b beteiligt sich der NVV anteilig an den ungedeckten Kosten des regionalen Verkehrs gem. Vorgabe des Nahverkehrsplanes mit 100%. In den durch den NVV organisierten Mischbündeln 2, 3, 201 und 209 beteiligt sich die NWM anteilig an den ungedeckten Kosten der lokalen Verkehrsanteile zu 100%. Alle hier gemachten Angaben betreffen – sofern nicht anders vermerkt – Leistungen in den lokalen Bündeln.

Im Jahr 2023 wurden in den rein lokalen Bündeln 202a, 203, 204, 206 u. 207 ca. ~ 877T-Nutzkilometer mit 18 Fahrzeugen (Midi-, Standard Solo- und Gelenkbusse) gefahren. Teilweise kamen bedarfsgesteuerte Verkehre (AST und Mobilfalt) hinzu.



Nahverkehr Werra-Meißner GmbH



Werra-Meißner-Kreis

Folgende Linienbündel befinden sich nach der Ausschreibung im Vertrag mit der lokalen Nahverkehrsgesellschaft „Nahverkehr Werra-Meißner GmbH“ (Lokale und Gemischtes Bündel):

Bündel-Nr.	Bündelname	Anzahl der Linien	Anzahl der Fahrzeuge	Auftragnehmer
202a	StadtBus Witzzenhausen	2	1	Stadtwerke Witzzenhausen Brundig Reisen GmbH & Co.KG
203	Meißner	2	6	Frölich Linie Eschwege GmbH
204	StadtBus Eschwege	5	7	Eschweger Omnibusverkehr Frölich GmbH
206	Wehretal	2	3	Frölich-Reisen GmbH
207	StadtBus Bad S.-Allendorf	2	1	Stadtwerke B. S.-Allendorf Brundig Reisen GmbH & Co.KG
202b (Mischbündel)	Witzzenhausen / Neu-Eichenberg	5	11	Sallwey GmbH
2, 3, 201 und 209				NVV





Nahverkehr Werra-Meißner GmbH



Werra-Meißner-Kreis

## Mittel 2023 (Beträge gerundet)



Der Finanzierungsanteil der NWM an gemischten Bündeln in Verantwortung des NVV beträgt: 519.613 €. Der Finanzierungsanteil des NVV an dem gemischten Bündel in Verantwortung der NWM beträgt: 196.816 €. Diese Beträge sind in den Angaben der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen mit enthalten.

\* Einnahmen, Zuwendungen und kommunale Finanzierungsanteile beziehen sich auf die reinen lokalen Linienbündel sowie die Mischbündel (vor endgültiger Einnahmeaufteilung).



## Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP)

### **Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans zur vollständigen Barrierefreiheit mit integrierter Berücksichtigung aller Haltestellen und der lokalen und regionalen Verkehre in den Landkreisen Waldeck-Frankenberg, Kassel, Werra-Meißner, Hersfeld-Rotenburg und Schwalm-Eder**

Die bestehenden Nahverkehrspläne (NVP) von NVV und den Landkreisen bedürfen aktuelle zusätzlich zur beschlossenen Neuaufstellung der Fortschreibung gemäß der Anforderung aus dem geänderten Personenbeförderungsgesetz (PBefG), wonach die Anforderung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV seit dem 01.01.2022 definiert ist.

Bei der Teilfortschreibung werden bis zur vollständigen Barrierefreiheit gezielt die Themen behandelt, die zur Erfüllung dieser Vorgabe betrachtet werden müssen. Es werden wie im § 8 Absatz 3 PBefG gefordert Ausnahmen benannt und begründet.

Die Entwicklung von Barrierefreiheit ist ein fortwährender Prozess, und alle Maßnahmen in planerischer, baulicher und kommunikativer Hinsicht müssen von Anfang an die Anforderung der vollständigen Barrierefreiheit als Zielstellung enthalten. Die Belange des Themas Barrierefreiheit außerhalb des Geltungsbereiches des PBefG, wie z.B. Bahnsteighöhen und Einstiegsverhältnisse im Eisenbahnverkehr, werden im Rahmen der späteren Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des NVV behandelt.

In den vergangenen Jahren wurden mit allen Städten und Gemeinden im NVV-Gebiet diesbezüglich Abstimmungen durchgeführt. Dem Aufgabenträger und Hessen Mobil wurden die Fördermöglichkeiten und Förderbedingungen erläutert. Ebenso wurde dann für jede Haltestelle einzeln die Situation analysiert und eine Aussage hinsichtlich einer Ausbaukategorie und der zeitlichen Vorgabe für die Umsetzung getroffen. Dabei wurde das Wissen der Städte und Gemeinden zu geplanten Straßenbaumaßnahmen, zum Haushalt oder auch zur Notwendigkeit eines Ausbaus eingebracht. Viele Haltestellen, die z.B. fast ausschließlich mit den bedarfsgesteuerten Angeboten (AST-Verkehren) angefahren werden, werden auch zukünftig nicht barrierefrei ausgebaut werden können. Ziel ist es aber, dass auch in den Ortsteilen zumindest die hauptsächlich genutzte Bushaltestelle barrierefrei ausgebaut sein wird (vgl. auch Entwurf zur Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans, S. 5 ff.).

Diese Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes enthält sowohl die Inhalte, die für den regionalen Nahverkehrsplan des NVV von Bedeutung sind, als auch vollumfänglich jene Inhalte, die im Rahmen der Fortschreibung der lokalen NVP der fünf nordhessischen Landkreise erforderlich sind. Diese beziehen sich insofern auch auf Angaben zu Haltestellen und Fahrzeugen lokaler Busverkehre sowie auf Belange der Fahrgastinformation und Kommunikation und auf die jeweiligen lokalen Nahverkehrspläne der fünf nordhessischen Landkreise. Eine getrennte Betrachtung sowohl der oft von regionalen und lokalen Verkehren bedienten Haltestellen, unbeschadet der Tatsache der Baulastträgerschaft selbiger wie auch der einheitlich festgelegten Fahrzeugstandards, wäre nicht zielführend.

## Zukunftsfähigkeit des ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis



Ende 2016 bzw. im Jahr 2017 wurde von der NWM (mit Unterstützung durch den NVV bzw. dem Fachzentrum) ein

### **Eckpunktepapier zur „Zukunftsfähigkeit“ und als „Grundsatzüberlegung“ eines tragfähigen ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis**

erarbeitet und mit dem Aufsichtsrat beraten. In 2018 wurde die zukunftsweisende ÖPNV-Weiterentwicklung und -Strategie vertieft und in der „**Strategie für den ÖPNV im ländlichen Raum des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV)**“ verankert. Außerdem wurden bereits erste konkrete Umsetzungsschritte vorbereitet.

Darüber hinaus erfolgte auf der politischen Ebene im Kreistag des Werra-Meißner-Kreises sowie im zuständigen Fachausschuss (10/2018) eine Vorstellung und Diskussion des Konzeptes. In einem ersten Beschluss dazu durch den Kreistag vom 12.11.2018 wurde das Vorhaben positiv mitgetragen.

Die erste konkrete Umsetzung mit einer Verdichtung von regionalen Busverkehren erfolgte im Frühjahr 2019 rund um das Gebiet des Meißners.

Es geht dabei zentral auch um die Fragen, wie bei deutlich geänderten Rahmenbedingungen (Entwicklung Schülerzahlen, demografische Aspekte, infrastruktureller Wandel, veränderte Beförderungsbedarfe, technische/digitale Entwicklung, Finanzierungsfragen) künftig im nächsten Jahrzehnt noch ein ÖPNV und die öffentliche Mobilität im Werra-Meißner-Kreis sichergestellt werden kann, dies auch unter besonderer Berücksichtigung alternativer ÖPNV-Bedienungsformen und Konzepte.

Damit soll im Werra-Meißner-Kreis ein Angebotskonzept entstehen, das im Wesentlichen ein durchgängiges Bedienungsniveau im 1-Stunden-Takt unter Auffüllung der bestehenden (regionalen ggf. lokalen) Busverkehre auch durch alternative integrierte Angebote zum Ziel hat.

Kernpunkte des Integrationskonzeptes sollen sein:

- Alle Orte im Werra-Meißner-Kreis sollen auf einem einheitlichen verbesserten Bedienungsniveau erreichbar sein.
- Flexible Bedienformen (vorrangig AST) sollen das bestehende verdichtete regionale Bus- und Bahnangebot flächendeckend auf einen ganztägigen **Studentakt** ergänzen.
- Alle alternativen Bedienformen sollen in einer bestehenden Software zusammengefasst werden und über die NVV-Mobilitätszentrale im Bahnhof Eschwege betreut werden. Ziel ist hier eine gemeinsame einheitliche Zugangsebene innerhalb des Landkreises.
- Über die bestehende Software sollen alle flexiblen Angebote bargeldlos bezahlbar sein.
- Der Werra-Meißner-Kreis dient als Testregion, um weiterhin neue Ideen und Konzepte auszuprobieren. Damit wird auch das besondere Engagement des NVV im Werra-Meißner-Kreis begründet.
- Es werden mehrere Ausbaustufen definiert.
- Die Angebotsverbesserungen im Werra-Meißner-Kreis – Umsetzung der ersten Ausbaustufe zum März 2019 sind in die „**Strategie für den ländlichen Raum des NVV**“ eingebettet.

**Die Entwicklung des Konzeptes ist durch einen Kreistagsbeschluss vom 12.11.2018 getragen.**



**Raum für Ihre Notizen:**



# Nahverkehr Werra-Meißner

Kommunale Organisationsgesellschaft mbH



**Ihr kompetenter Ansprechpartner**

- → zu allen Fragen des Öffentlichen Personennahverkehrs
- → für den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV)

**im Werra-Meißner-Kreis**



Weitere Informationen/Auskünfte bei:

Nahverkehr-Werra-Meißner-GmbH  
 Bahnhofstr. 15 • 37269 Eschwege  
 Tel.: 05651/7457-0 • Fax: 05651/7457-19  
 eMail: info@nwm-esw.de  
 Internet: http://www.nwm-esw.de

**gez. Roland Lentz**

Geschäftsführer



## Die NWM im Internet:



[www.nwm-esw.de](http://www.nwm-esw.de)

[www.wmk-fiftyfifty.de](http://www.wmk-fiftyfifty.de)





**Nahverkehr Werra-Meißner**

ANLAGE:

PRESSEMAPPE  
Januar – Dezember 2023

R

BUS

Tram

AST



## Pressebericht: Werra-Rundschau vom 05.01.2023

### Viele wollen die Spar-Card des NVV

Bereits 380 Bestellungen für neues Angebot mit 50 Prozent Ermäßigung

VON THOMAS SIEMON

Kassel – Seit dem Jahresbeginn ist der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) mit einer sogenannten Spar-Card am Start. Das Prinzip ist ähnlich wie bei der Bahncard 50. Man zahlt eine Art Grundgebühr – im konkreten Fall sind es neun Euro im Monat – und fährt im öffentlichen Nahverkehr zum halben Preis. Das Angebot richtet sich an alle, für die sich eine Monatskarte nicht lohnt, die aber gelegentlich mit Bus und Bahn unterwegs sind. Davon scheint es einige zu geben. Der NVV hat das Angebot kurz vor Weihnachten veröffentlicht. Seitdem habe es bereits 380 Bestellungen gege-

ben, so der Verkehrsverbund auf Nachfrage. „Aus unserer Sicht ist das ein sehr guter Start, wir sind mehr als zufrieden“, sagt NVV-Sprecherin Sabine Herms.

Das Interesse an der NVV-Spar-Card ist demnach sowohl in der Stadt Kassel als auch in der Region relativ gleichmäßig vorhanden. Insbesondere für Berufspendler kann sich der Rabatt recht schnell lohnen. Wer nicht täglich zur Arbeit muss und ansonsten im Homeoffice arbeitet, kann das Angebot flexibel nutzen. Die Spar-Card lohnt sich zum Beispiel auf der Strecke zwischen Kassel und Melsungen bereits ab der dritten Fahrt. Ähnlich sieht es bei anderen Verbindungen



Bei Einzelfahrten mit der Regiotram kann sich die Spar-Card des NVV schnell lohnen. Das Foto entstand an der Haltestelle Friedrichsplatz in Kassel.

FOTO: THOMAS SIEMON

der Tarifzone 5 zum Beispiel nach Hofgeismar aus. Wer die Spar-Card nutzen will, muss ein sechsmonatiges Abo abschließen und kann dann mit jedem Einzelticket 50 Prozent sparen. Auf länge-

ren Strecken lohnt sich das früher, im Kasseler Stadtgebiet muss man schon auf sieben Fahrten pro Monat kommen. Die meisten Bestellungen für die Spar-Card erfolgten laut NVV online. Fast zeit-

gleich zur Einführung der Spar-Card hat die Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) Einschränkungen im Fahrplan vorgenommen. Gestrichen wurden unter anderem Fahrten auf den Straßenbahnlinien 2, 5 und 7 sowie auf mehreren Buslinien. Das Verkehrsunternehmen begründet das in erster Linie mit einem hohen Krankenstand. Es gibt aber auch Kritiker, die strukturelle Probleme sehen. So hatte der Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kassel bereits im Sommer von einer katastrophal hohen Ausfallquote gesprochen. Bislang hat die KVG noch keine Angaben dazu gemacht, wie lange die Einschränkungen auf ihren Linien gelten.

## Pressebericht: Werra-Rundschau vom 24.01.2023

### Vorbereitung für 49-Euro-Ticket holprig

Länder und Wissing machen sich gegenseitig für Chaos verantwortlich

Berlin – Die Vorbereitungen für das schon mehrfach verschobene 49-Euro-Ticket verlaufen offenbar weiterhin holprig. Verantwortliche in den Ländern und das Bundesverkehrsministerium von Volker Wissing (FDP) machten sich am Montag gegenseitig für die Verzögerungen verantwortlich. Am Dienstag dürfte sich der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) auf seiner Jahres-Pressekonferenz zum Chaos um das neue Ticket äußern.

„An uns Ländern liegt es nicht, dass sich das 49-Euro-Ticket verzögert“, sagte Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) der „Süddeutschen

Zeitung“ vom Montag. „Wir sind bereit. Und die Verkehrsverbände sind es auch“, hob er hervor. „Wir sind verwundert, dass der Bundesverkehrsminister mit den Vorbereitungen nicht vorankommt“, fügte Hermann hinzu.

Am Wochenende hatte bereits Bremens Verkehrssenatorin Malke Schaefer (Grüne) gewarnt, dass inzwischen sogar der 1. Mai als Einführungstermin in Gefahr sei. Zuvor war die Umsetzung zunächst zum Jahresbeginn, dann zum 1. März und schließlich zum 1. April geplant gewesen. Gestritten wird offenbar weiter um Detailfragen wie die Kosten-



Beim 49-Euro-Ticket sehen die Länder die Schuld für Verzögerungen bei Bundesverkehrsminister Wissing. FOTO: DPA

übernahme für eine geplante Datenplattform oder darum, ob das deutschlandweite Nahverkehrsticket zumindest übergangsweise

auch in Papierform angeboten wird.

Ein Sprecher des Bundesverkehrsministeriums legte sich in Berlin nicht auf einen

Einführungstermin fest. Er äußerte lediglich die Erwartung, „dass wir hier schnell vorankommen“. Man sei dabei, mit den Ländern „verschiedene Sachen noch zu klären“. Gleichzeitig laufe auch die Abstimmung mit der Europäischen Kommission, was die beihilferechtlichen Fragen angeht.

Auch pochte er erneut auf ein digitales Ticket, um Fahrgastströme besser nachvollziehen zu können. „Das bedeutet aber nicht, dass jeder, der zukünftig den ÖPNV nutzen will, das neueste Smartphone haben muss“, stellte der Sprecher klar. Es könne auch stattdessen eine Chipkarte angeboten werden. *afp*

# 49-Euro-Ticket kommt am 1. Mai

Einigung von Bund und Ländern – Letztes Wort hat die EU

Berlin/Düsseldorf – Seit Monaten streiten Bund und Länder über das Wann, Wie und Wo des 49-Euro-Monatstickets für Busse und Bahnen im Regionalverkehr. Am Freitag erzielten sie einen Durchbruch – zumindest in wesentlichen Fragen: So soll das bundesweite Abo für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zum 1. Mai kommen. Verkaufstart des sogenannten Deutschlandtickets ist demnach der 3. April.

■ **Das Ticket:** Das 49-Euro-Monatsticket für den ÖPNV gilt als Nachfolge-Angebot für das im vergangenen Sommer ausgelaufene 9-Euro-Ticket. Mit ihm können Inhaber bundesweit Busse und Bahnen des Regionalverkehrs benutzen – für 49 Euro im Monat. Das Angebot soll vor allem die unübersichtliche Angebotsstruktur der zahlreichen Verkehrsverbände in Deutschland vereinfachen und mehr Menschen in den ÖPNV bringen. Das Ticket ist jeweils für einen Monat gültig und wird automatisch ver-

längert, wenn der Inhaber nicht rechtzeitig kündigt.

■ **Die Einigung:** Nach monatelangem Streit haben sich Bund und Länder auf der Sitzung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe geeinigt. „Das, was viele sich wünschen, wird zum 1. Mai Realität“, sagte der Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz, NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer (Grüne), im Anschluss. Es seien in diesen Fragen nicht nur Fortschritte erzielt, „sondern über die wirklich wichtigen Punkte eine endgültige Verständigung erreicht“ worden, betonte der Minister.

Entschieden haben beide Seiten auch über das sogenannte Jobticket: Demnach haben Arbeitgeber die Möglichkeit, ihren Beschäftigten das 49-Euro-Ticket als Jobticket bereitzustellen. Wenn sie dabei einen Abschlag von mindestens 25 Prozent gewähren, geben Bund und Länder einen weiteren Abschlag von fünf Prozent dazu. Arbeitnehmer könnten auf

diese Weise das Ticket also für mindestens 30 Prozent weniger erhalten.

Die Länder und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sehen darin ein wichtiges Mittel, noch mehr Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Schon jetzt gebe es mehrere Millionen Inhaberinnen und Inhaber eines Jobtickets, sagte VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff kürzlich.

Einigung gab es auch über ein bürokratisches Detail: Der neue Tarif wird zunächst nicht – wie sonst üblich – von den regional zuständigen Behörden genehmigt, sondern einheitlich über den Bundesgesetzgeber. Damit drohen keine schwarzen Flecken bei der Gültigkeit, weil hier und dort noch eine Tarifgenehmigung aussteht.

Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) nannte die Einigung am Freitag ein „gutes Signal für all die Menschen, die dringend auf die Einführung des Tickets warten“. Auch Baden-Württembergs Verkehrsminister Win-

fried Hermann (Grüne) äußerte sich zufrieden. „Es ist gut, dass man einen großen Schritt weitergekommen ist“, teilte er mit. „Die restlichen Fragen sollten so schnell wie möglich abgearbeitet werden, damit der 1. Mai als Starttermin auf jeden Fall klappt.“

■ **Daran könnte es noch scheitern:** Weil der Bund die Verkehrsunternehmen für ihre Umsatzeinbußen durch das 49-Euro-Ticket mit Milliardensummen kompensiert, berührt das Vorhaben beihilferechtliche Fragen auf EU-Ebene. Der Bund steht derzeit mit der Kommission im Austausch, die dem ganzen noch zustimmen muss. Bleibt das grüne Licht aus Brüssel aus, dürfte das das vorläufige Ende für das 49-Euro-Ticket bedeuten.

■ **Das digitale Ticket:** Ungeklärt ist dem VMK-Vorsitzenden Krischer zufolge noch die Frage, in welcher Form das Ticket an die Abonnentinnen und Abonnenten ge-

langt. Wissing fordert eine ausschließlich digitale Lösung. Denkbar wäre etwa ein QR-Code in der App oder eine Chipkarte, auf der die Daten digital gespeichert sind. Doch nicht alle Verkehrsverbände können diese digitalen Möglichkeiten anbieten. Der VDV und auch die Länder hatten deshalb gefordert, zumindest für eine Übergangslösung auch noch Papiertickets zuzulassen.

Bund und Länder einigten sich am Freitag darauf, dass es diese Papierlösung Übergangsweise bis Ende des Jahres nur für die Verbände geben soll, die zumindest grundsätzlich technisch in der Lage sind, auch Chipkarten auszugeben und dafür nur etwas Zeit brauchen. Doch was ist mit den Verbänden, die gar keine digitalen Möglichkeiten haben? Mehrere Bundesländer wie Baden-Württemberg und Thüringen interpretierten die Einigung so, dass die Papier-Übergangsphase auch für sie gelte. Krischer zufolge blieb das aber offen. dpa

## 49-Euro-Ticket wird ab 3. April verkauft

Berlin – Das Bundeskabinett hat den Weg frei gemacht für die Einführung des 49-Euro-Tickets. Es beschloss in Berlin den Gesetzentwurf von Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP), wonach das deutschlandweit gültige Nahverkehrs-Ticket zum 1. Mai starten soll. Verkaufstart ist der 3. April. Nun müssen Bundestag und Bundesrat den Gesetzentwurf beraten und das Deutschlandticket beschließen. Ursprünglich sollte das Nachfolge-Angebot für das beliebte 9-Euro-Ticket schneller kommen. Das Deutschlandticket soll nur digital kontrolliert werden. In Verbänden, die das noch nicht umsetzen können, bekommen die Fahrgäste zusätzlich einen Nachweis per QR-Code, etwa auf Papier. epd

# Heute endet die Maskenpflicht

## Nur in Pflegeeinrichtungen bleibt der Schutz zunächst erhalten

Berlin – In Bussen und Bahnen fällt nach fast drei Jahren Corona nun in ganz Deutschland die Maskenpflicht. Nachdem etwa die Hälfte der Bundesländer in ihrem Regionalverkehr die Regel bereits aufgehoben hat, gilt ab diesem Donnerstag auch in den restlichen Ländern und im Fernverkehr keine Tragepflicht mehr – das betrifft ICEs, ICs, ECs und auch Fernbusse wie FlixBus. Ursprünglich sollte es im Fernverkehr erst im April soweit sein. Das Bundeskabinett hatte die im Infektionsschutzgesetz festgelegte Regel aber wegen der Entspannung der Lage vor kurzem vorzeitig aufgehoben.

Gesundheitsminister Karl Lauterbach riet dazu, freiwillig Masken zu tragen. „Ich tue es auch. Um kein Long Covid zu riskieren und andere zu schützen“, schrieb der SPD-Politiker auf Twitter. Lauterbach bezeichnete zugleich die bisherigen Maßnahmen zur Vermeidung großer Corona-Winterwellen als erfolgreich. Deshalb könne

die Maskenpflicht im Fernverkehr entfallen.

Die FDP hatte in der Ampel auf ein Ende der Maßnahme gedrängt. Der Wegfall sei ein folgerichtiger Schritt, sagte der gesundheitspolitische Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion, Andrew Ullmann. Auch wenn es weiterhin zu Corona-Infektionen komme, sei das pandemische Geschehen in Deutschland vorbei.

„Überfällig“ nannte der gesundheitspolitische Sprecher der Unionsbundestagsfraktion, Tino Sorge (CDU), das Ende der Maskenpflicht in Bussen und Bahnen. „Auch ohne Vorgaben wissen die Men-

sch en sehr genau, wo und wie man sich am besten schützen kann“, sagte er. Es sei ein „kapitaler Fehler“ des Gesundheitsministers gewesen, die Debatte um das Ende der Maskenpflicht wochenlang als leichtsinnig zu diskreditieren. „Die Horrorprognosen von Minister Lauterbach haben sich allesamt als falsch erwiesen.“

### Einheitliche Regelungen

Eine FlixBus-Sprecherin sagte, „als europaweit agierender Fernverkehrsanbieter in Bus und Bahn befürworten

wir das Ende der Maskenpflicht“. Sowohl Fahrgäste als auch Fahrpersonal profitierten von einheitlichen Regelungen in der Branche.

Mit dem deutschlandweiten Aus der Tragepflicht in Bussen und Bahnen läuft an diesem Donnerstag auch eine weitere Bundesvorgabe früher als geplant aus: Die Corona-Arbeitsschutzverordnung. Betriebe müssen keine Hygienekonzepte mehr aufstellen und prüfen, ob sie ihren Beschäftigten Homeoffice- und Testangebote machen. Die Pflicht, sich bei einer Corona-Infektion zu isolieren, wird bis Ende der Woche in allen

Bundesländern bis auf Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern ebenfalls Geschichte sein.

Einige Corona-Regeln bleiben allerdings noch bestehen: Bundesweit müssen Besucher von Krankenhäusern, Pflegeeinrichtungen, Arzt- und Zahnarztpraxen bis zum 7. April weiterhin FFP2-Maske tragen, für den Zutritt zu Kliniken und Pflegeheimen braucht es außerdem einen negativen Test. In Arztpraxen haben einige Bundesländer die Pflicht für das Personal aber inzwischen aufgehoben.

FDP-Mann Ullmann wiederholte die Forderung seiner Partei, auch die verbliebenen staatlich verordneten Pandemiemaßnahmen jetzt zu beenden und etwa Kliniken, Praxen und Pflegeeinrichtungen über ihre Regeln selbst entscheiden zu lassen. Die Vorsitzende des AOK-Bundesverbands, Carola Reimann, forderte dagegen eine Verlängerung der Maskenpflicht für Besucher in Kliniken und Pflegeheimen bis Frühsommer. dpa » POLITIK

## Österreich beendet alle Maßnahmen zum 30. Juni

In Österreich werden alle Corona-Maßnahmen stufenweise beendet. Das hat die Regierung am Mittwoch beschlossen. Ab 30. April soll die jetzt noch herrschende Maskenpflicht in Krankenhäusern und Pflegeheimen auslaufen. Ab 30. Juni sollen alle Sonderbestimmungen enden, hieß es am Mittwoch. Sars-CoV-2 sei dann keine meldepflichtige Krankheit mehr. Auch die

Restriktionen für positiv getestete Menschen gebe es dann nicht mehr.

Aktuell müssen Infizierte zwar nicht in Quarantäne, sind aber zum Tragen einer FFP2-Maske in Innenräumen und auch im Freien bei engem Kontakt zu anderen Menschen verpflichtet. Sämtliche Corona-Krisenstäbe und Gremien würden aufgelöst, hieß es.

dpa

# Beim Deutschlandticket droht Flickenteppich

## Nicht für jeden wird es 49 Euro kosten – Unterschiede bei Ermäßigungen – Wirrwarr bei Fahrradmitnahme

VON FABIAN NITSCHMANN

Berlin – Für viele Schüler, Studierende, Auszubildende und Senioren wird das Deutschlandticket weniger als 49 Euro kosten – aber nur, wenn sie in bestimmten Bundesländern leben. Denn einige, aber nicht alle Länder planen, das Ticket für bestimmte Personengruppen günstiger anzubieten und die Differenz aus eigenen Mitteln zu finanzieren.

Ein Flickenteppich droht vor allem bei Mitnahmeregelungen. Eigentlich sieht das Deutschlandticket keine Mitnahme von anderen Personen, Tieren oder Fahrrädern vor – in einigen Regionen werden die Verkehrsverbünde das aber erlauben oder spezielle Zusatzfahrtscheine anbieten, die dann nur dort gelten. In Deutschland gibt es sehr viel mehr Verkehrsverbünde als Bundesländer –

es könnten also alle paar Kilometer andere Regeln gelten. Das bundesweit gültige Ticket soll nach einer Verständigung von Bund und Ländern am 1. Mai starten. Es wird nur digital als Handyticket oder Chipkarte ausgegeben und kostet 49 Euro.

Bayern wird nach Angaben des Verkehrsministeriums eine vergünstigte Version für Studierende und Auszubildende für 29 Euro anbieten. Ähnlich geht Niedersachsen vor: Die dortige Landesregierung erwägt, ein geplantes landesweites 29-Euro-Ticket für Schüler, Azubis und Freiwilligendienstler einzuführen, mit bundesweiter Gültigkeit. Auch in Mecklenburg-Vorpommern denkt die Landesregierung über einen ermäßigten Preis für Auszubildende und Senioren nach. Bereits im Januar kündigte das Saarland ein Junge-Leute-Ticket für Schülerinnen und



Das Deutschlandticket soll am 1. Mai starten.

FOTO: DPA

Schüler, Azubis und Freiwilligendienstleistende an, welches 30,40 Euro kosten soll. Die Differenz will das Land übernehmen. In Baden-Württemberg gibt es seit 1. März ein Jugendticket für 365 Euro im Jahr. Eine Kopplung mit dem Deutschlandticket sei zwar denkbar, aber es gebe noch ungeklärte Faktoren.

Andere Landesregierungen erwägen, als Reaktion auf das

Deutschlandticket günstigere Angebote zu entwickeln, die dann aber nur landesweit gültig sind. So deutete sich zuletzt in Berlin an, dass das 29-Euro-Ticket für den Innenstadtbereich auch über das bisherige Enddatum 30. April hinaus erhalten bleibt. Hessen plant ein vergünstigtes, landesweites Nahverkehrsticket für Geringverdienende. Der „Hessenpass Mobil“ für

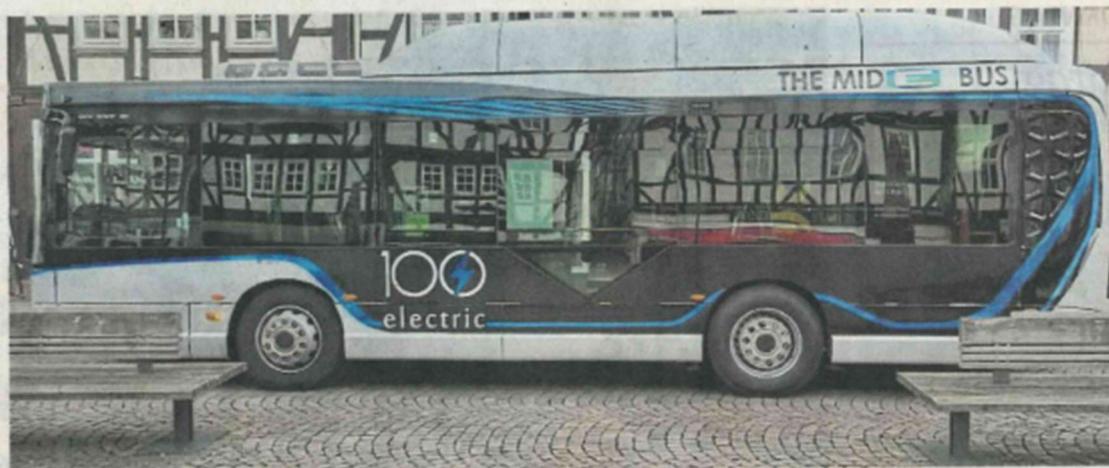
31 Euro im Monat soll für alle Menschen gelten, die Anspruch auf Bürgergeld, Wohngeld Plus oder Sozialhilfe haben. Derzeit laufen die Gespräche mit den Verkehrsverbänden und Kommunen, wie ein Sprecher des Verkehrsministeriums mitteilte.

Zwischen Bund und Ländern vereinbart wurde das Deutschlandticket als Jobticket: Wenn Arbeitgeber ihren Beschäftigten einen Zuschuss von mindestens 25 Prozent gewähren, können bis 31. Dezember 2024 zusätzlich fünf Prozent Übergangszuschlag gewährt werden. Das Ticket kostet dann nur noch 34,30 Euro.

Unübersichtlich wird die Lage bei den Mitnahmeregelungen. Absehbar ist, dass sich ein bunter Mix aus Regeln entwickeln wird. In einigen Ländern wird die Hundemitnahme problemlos mög-

lich sein (Nordrhein-Westfalen, Berlin, Brandenburg), andernorts wird derzeit über passende Zusatzfahrtscheine entschieden.

Beim Verkehrsverbund Oberelbe (Sachsen) ist ein Zusatzticket zur Mitnahme von einem Fahrrad oder Hund und Personen für 10 Euro pro Monat in Planung – gültig dann aber nur in dieser Region. Zudem wird im VVO ein Zusatzticket für den Fernverkehr zwischen Dresden und Riesa in Aussicht gestellt. Im Großraum-Verkehr Hannover (GVH) soll es ein Zusatzangebot für monatlich 4,90 Euro geben. Damit sollen Inhaber, die von einem Monatsticket auf das Deutschlandticket wechseln, die Option zur Mitnahme weiter nutzen können. Am Wochenende und abends ab 19 Uhr darf ein Kunde einer Monatskarte im GVH einen Erwachsenen und drei Kinder mitnehmen.



Probeweise wurde ein Elektrobus vor zwei Jahren bereits vier Wochen im Eschweger Stadtbusverkehr eingesetzt. Im Jahr 2025 sollen drei E-Busse solche mit Dieselmotoren ersetzen. FOTO: WIRTSCHAFTSFÖRDERUNGSGESELLSCHAFT WERRA-MEISNER

## 2025 rollen E-Busse in der Stadt

Nahverkehrsgesellschaft bekommt 816 000 Euro Förderung

VON TOBIAS STÜCK

Eschwege – Im Jahr 2025 könnten in Eschwege die ersten Elektrobusse im Linienverkehr durch die Stadt rollen. Die Nahverkehrsgesellschaft Werra-Meißner (NWM) erhält eine Förderung in Höhe von 816 000 Euro aus dem Bundesprogramm „Alternative Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ zur Anschaffung von drei batteriebetriebenen Bussen für den Eschweger Stadtverkehr. Das teilt Bundestagsabgeordneter Michael Roth (SPD) nun aus der Bundeshauptstadt mit.

„Wir müssen jetzt die Linien, die für einen E-Bus infrage kommen, neu ausschreiben“, sagt Roland Lentz, Geschäftsführer der NWM. Er geht deshalb davon aus, dass

noch zwei Jahre ins Land gehen werden. Die Fördermittel werden dann an das siegreiche Busunternehmen weitergegeben. Infrage kommen die Linien 1 und 2 im Eschweger Stadtbusverkehr. Gerade an den Innenstadt-Haltestellen Sorge der Umstieg vom Diesel- zum Elektromotor weniger Emissionen, Lärm- und Geruchsbelästigung.

Der Vorstoß, im Stadtbusverkehr auf alternative Energien zu setzen, kommt aus der Stadtverordnetenversammlung. Einstimmig hatte das Parlament den Vorschlag von CDU/FDP und FWG weiter beraten. „Wir wollen als Stadt im ländlichen Raum nicht nur bei der Wärmeplanung, sondern auch im Bereich Mobilität Zeichen für Klimaschutz setzen“, sagt

Bürgermeister Alexander Hepp. Der innerstädtische ÖPNV soll emissionsfrei werden. Der NWM erstellte dann eine Machbarkeitsstudie und bewarb sich für die Fördermittel. Als eines von 52 Busunternehmen deutschlandweit ist die NWM in der vergangenen Woche für die aktuelle Förderrunde ausgewählt worden. Durch das Förderprogramm unterstützt das Bundesverkehrsministerium seit 2021 Verkehrsbetriebe bei der Umstellung ihrer Busflotten. Bis 2030 soll jeder zweite Orts- oder Stadtbus elektrisch fahren oder durch alternative Antriebsarten wie Brennstoffzellen oder Biomethan betrieben werden, berichtet Roth aus Berlin. Die Nahverkehrsgesellschaft plädiert für einen bat-

teriebetriebenen Elektrobus, weil „die Technik hier am weitesten fortgeschritten“ sei. Neben ausreichender Reichweite muss der Bus auch im Winter fehlerfrei funktionieren und der Innenraum warm sein. Die Busse auf den Linien 1 und 2 fahren jeden Tag 280 Kilometer ab. „Das sollte funktionieren“, sagt Lentz zu Reichweite. Nach Betriebsschluss werden die Fahrzeuge über Nacht wieder aufgeladen. Für die Herstellung der Ladeinfrastruktur stehen weitere rund 260 000 Euro an Fördermitteln zur Verfügung.

Nach Eschwege könnten auch der Stadtbusverkehr in Witzenhausen und BSA bei entsprechenden Fördermitteln umgestellt werden, so Lentz.



Sie setzen sich für einen Haltepunkt der Bahn in Oberrieden ein: die Mitglieder vom „Arbeitskreis zur Wiedereinrichtung eines Haltepunkts für die Bahn“, hier vor dem nördlichen Tunnelportal. FOTO: KRISTIN WEBER

## Politik will sich mit einsetzen

Haltepunkt Oberrieden: Arbeitskreis überzeugt die kommunale Politik

VON KRISTIN WEBER

**Oberrieden** – „Damals konnten die Leute noch schöne Tunnelportale bauen“, staunt Witzenhausens Bürgermeister Daniel Herz.

Der Eingang an der Nordseite des Schürzeberg隧nells bei Oberrieden sieht mit seinen Türmchen aus wie das Torhaus einer alten Burg. Zeugnis, dass der Bahnverkehr damals Prestige besaß. Genau an dieser Stelle soll aber noch mehr entstehen, wenn es nach dem „Arbeitskreis zur Wiedereinrichtung eines Haltepunkts für die Bahn“ geht, nämlich einen Anschluss des Dorfes an die Regionalbahn.

Dass ein Haltepunkt in Oberrieden mit relativ einfachen Mitteln eingerichtet werden könnte – ein Bahnsteig auf jeder Seite, eine Unterführung, um hinüber zu gelangen, ist bereits vorhanden – davon konnten sich

nun auch die kommunalen Politiker überzeugen.

Neben Witzenhausens Bürgermeister waren die Kollegen Frank Hix aus Bad Soden-Allendorf und Gerhard Propf aus Lindewerra gekommen, sowie die Vertreter der Fraktionen aus dem Stadtparlament der Badestadt.

### Verkehrswende Hauptargument

Der Arbeitskreis stellte ihnen noch einmal alle Argumente vor, die für einen Haltepunkt sprechen: In erster Linie die Verkehrswende. Sie könne nur gelingen, wenn die Menschen von den Dörfern ebenfalls die Möglichkeit hätten, mit der Bahn zur Arbeit, zur Ausbildung oder in die Schule zu fahren, da ist Michaela Stärk vom Arbeitskreis sicher. „Die Zeit dafür war nie günstiger als jetzt“, sagt sie. „Die Bevölkerung ist

dafür. Es wäre ein großes Plus für Oberrieden.“ Wenn sich bis 2030 die Fahrgastzahlen verdoppeln sollen, gehe das nur, wenn auch alle einsteigen könnten.

Der Arbeitskreis hat deshalb die Bürger befragt, und diese möchten die Bahn auch gerne nutzen, um abends nach Göttingen fahren zu können, um Kulturangebote wahrzunehmen, oder nach Eschwege zum Einkaufen. Neben Oberrieden sind zudem die Einwohner von Lindewerra daran interessiert. Es wäre ein länderübergreifender Vorteil.

Auch die Burg Ludwigstein hat gute Argumente: „Bis zu 8000 Übernachtungsgäste der Burg reisen im Jahr mit den öffentlichen Verkehrsmitteln an“, sagte Holger Pflüger-Grone. „Die Nachfrage ist da.“ Ein Haltepunkt würde vieles vereinfachen, denn bislang müssen die Gäste umständlich auf Busse um-

steigen, um zur Burg zu gelangen. Zudem fänden regelmäßig große Veranstaltungen auf der Burg statt, zu der die Menschen mit der Bahn anreisen könnten. In Oberrieden gibt es den Schulbauernhof Hutzelsberg und die Schlummerscheune, deren Gäste überwiegend ökologisch orientiert reisten. Hinzu kämen Wander- oder Kajaktouristen, die vom Haltepunkt aus gleich starten könnten.

### Ideen-Liste für Kommunalpolitik

Der Arbeitskreis hatte aber noch mehr gesammelt, unter anderem eine Liste mit Ideen, wie die kommunalen Politiker sich für den Bahnhaltepunkt einsetzen könnten – mit Beschlüssen im Stadtrat, Kreistag oder etwa mit Forderungen an das Hessische Verkehrsministerium. Auch die

Verkehrsbetriebe wie NVV, Hessen Mobil oder der Verkehrsclub Deutschland böten Beratungen für Kommunen an. Die Politiker zeigten sich offen für die Ideen und versprachen einmütig, sich für das Anliegen einzusetzen. „Die intensive Vorarbeit, die Sie geleistet haben, wird uns dabei helfen“, sagte Frank Hix. Daniel Herz war der Meinung, die Fakten allein schon sprächen für sich. „Ein Haltepunkt wäre eine Aufwertung für den ländlichen Raum, und das Beispiel Gertenbach zeigt, dass so ein Haltepunkt sehr gut angenommen wird, wenn sich die Möglichkeit bietet.“

Auch zeitlich gebe es einen Puffer, der einen weiteren Haltepunkt erlaube, da der Zug in Eschwege 20 Minuten am Bahnhof stehe. Lindewerra signalisierte ebenfalls seine Zustimmung. „Gemeinsam können wir etwas erreichen“, sagte Gerhard Propf.

# Erfolg mit Schattenseiten

## Das Deutschland-Ticket zieht fast 900 000 neue Fahrgäste an

VON WOLFGANG MULKE

Leipzig – Günstiger Nahverkehr kommt bei den Menschen offenkundig gut an. Das erst Anfang Mai eingeführte Deutschland-Ticket hat bereits elf Millionen Kunden gefunden. Der größte Teil der Fahrgäste hatte zuvor bereits eine Zeitkarte oder nutzte Busse und Bahnen schon regelmäßig. Doch acht Prozent der Abonnenten waren bis zur Einführung nie oder nur selten mal im öffentlichen Nahverkehr unterwegs. Das entspricht rund 880 000 Neueinsteigern. Die Zahlen nannte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) am Mittwoch in einer ersten Bilanz in Leipzig.

„Das war eine Revolution für unsere Branche“, sagt VDV-Präsident Ingo Wortmann, der auch Chef der Münchner Verkehrsbetriebe ist. Denn nach dem Testlauf mit dem 9-Euro-Ticket im vergangenen Sommer soll das 49 Euro teure Anschluss-Abo dauerhaft im Angebot bleiben. Dafür haben die rund 2000 Verkehrsunternehmen im Schnelldurchgang digitale Strukturen aufbauen müssen. Denn das Ticket soll es nach dem Willen von Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) am Ende nur als digitale Variante geben. Da der Bund das Vorhaben mitfinanziert, redet er mit.

Derzeit werden für eine Übergangszeit auch noch auf Papier gedruckte Fahrscheine verkauft. Diese Begrenzung ist nach Einschätzung von Verbraucherschützern eine der Schattenseiten des Angebotes. „Das war beim 9-Euro-Ticket besser“, sagt Andreas Schröder vom Fahrgastverband Pro Bahn, „man konnte



Preiswert quer durchs Land zu fahren ermöglicht seit Mai das Deutschland-Ticket.

FOTO: DPA

das einfach am Fahrkartenautomaten kaufen.“ Vor allem Senioren würden durch den komplizierten Vertrieb eher abgeschreckt.

### Vor allem Städter kaufen das Ticket

Eine andere Schattenseite ist nach Einschätzung des VDV die ungewisse Dauerfinanzierung des günstigen Tickets. Die dafür veranschlagten jährlichen Kosten von drei Milliarden Euro teilen sich Bund und Länder hälftig. Doch die Zahlung ist nur bis zum Ende dieses Jahres gewährleistet. „Wir müssen das Ticket auskömmlich finanziert bekommen“, verlangt Wortmann. Der Verband geht zudem davon aus, dass die Kosten im kommenden Jahr aufgrund der Inflation auf

deutlich mehr als drei Milliarden Euro steigen werden.

Immerhin rechnet der Verband nicht mit einer schnellen Anhebung der Preise für das offiziell „Deutschland-Ticket“ getaufte Abo. Der Name wurde mit Bedacht gewählt. Er müsste nicht geändert werden, wenn das Ticket teurer wird. Und 49 Euro sind nur ein Einstiegspreis. VDV-Geschäftsführer Oliver Wolff geht zwar von einem stabilen Preis bis Ende 2024 aus. Doch wie es danach weitergeht, ist noch völlig offen.

Nach den ersten zwei Monaten zeigt sich ein weiterer Schwachpunkt des Konzeptes. „Es gibt kaum eine Nutzung von Menschen auf dem Land“, kritisiert Wortmann. Gerade in abgelegenen Gebieten gibt es kein attraktives Nahverkehrsangebot,

wenn es überhaupt eines gibt. Aus diesem Grund ist dort der Anteil derer, die ein Auto besitzen, ohnehin höher. Dagegen ist die Nutzung des 49-Euro-Tickets in den Ballungsgebieten hoch. „In den Ballungsräumen brauchen wir bei gutem Angebot dringend zusätzliche Kapazitäten. Und in vielen ländlichen Räumen brauchen wir ebenso dringend insgesamt ein besseres Angebot“, betonte Wortmann.

Doch für mehr Busse, Trams und Bahnen fehlt den Unternehmen das Geld. Die Verkehrsministerkonferenz hat den Finanzbedarf für eine flächendeckend bessere Abdeckung mit Verkehrsleistungen auf 48 Milliarden Euro bis zum Jahr 2030 taxiert. Doch ob es dafür Geld vom Bund gibt, ist ungeklärt.

Ein Ausbau- und Modernisierungspakt soll Wortmann zufolge erst im Jahr 2024 diskutiert werden. Vielen Verkehrsverbände fehlt somit das Geld für zusätzliche Fahrten.

Der Verband hat die beiden ersten Monate auch für eine Marktforschung genutzt. Danach steigen die Nutzerzahlen an. Neun Millionen Fahrgäste waren es im Mai, 9,6 Millionen im Juni. Wichtigster Grund für den Kauf des 49-Euro-Tickets ist die bundesweite Gültigkeit. Diesen Aspekt nannten 41 Prozent der Befragten. Für 36 Prozent ist der günstige Preis ausschlaggebend. Fast jeder Fünfte gab als Kaufgrund den bewussten Verzicht auf Autofahrten an, 22 Prozent ist der damit verbundene Umweltschutz am wichtigsten.

## Pressebericht: Werra-Rundschau vom 22.06.2023

### **Bushaltestelle in Heldra ist jetzt barrierefrei**

Heldra – Die Arbeiten zum barrierefreien Umbau der Haltestelle „Am Hellerrücken“ in Heldra sind abgeschlossen. Das teilt die Stadt Wanfried jetzt mit. Ab dem heutigen Donnerstag, 22. Juni, werden der Schulbus- und der Alltagsverkehr die Haltestelle wieder planmäßig anfahren. Die Ersatzhaltestelle am August-Hermann-Francke Platz entfällt. Die fünfwöchigen Bauarbeiten wurden damit schneller abgeschlossen als ursprünglich angenommen. ts

## Pressebericht: Werra-Rundschau vom 29.06.2023

### **Hessenpass mobil: Vorverkauf startet morgen**

Eschwege – Am Freitag, 30. Juni, wird der Hessenpass mobil in den Vorverkauf gehen. Das berichtet die hessische Landesregierung. Der Hessenpass mobil soll ab dem 1. August ein ergänzendes Angebot des Landes Hessen zum Deutschland-Ticket sein.

Menschen, die ihren Wohnsitz in Hessen haben und Wohngeld, Bürgergeld, Sozialhilfe oder Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz erhalten, können ein auf 31 Euro vergünstigtes Deutschlandticket kaufen. Die Bescheinigung dafür wird von den Behörden automatisch ausgestellt und zugesandt. Der Vorverkauf wird von den Verkehrsverbänden wie dem NVV organisiert. ts

# Bahn übernimmt Buslinien

## Neuer Betreiber für zwei Bündel mit Fahrplanwechsel

VON EVELYN LUDOLPH

Werra-Meißner – Mit dem Fahrplanwechsel zum Jahresende kommen Änderungen im Linienbusverkehr im Werra-Meißner-Kreis. Ab dem 10. Dezember 2023 wird die DB Regiobus Mitte die Linienbündel „Gelstertal Lossetal“ (Bereich Hessisch Lichtenau, Großalmerode und Witzenhausen) für die kommenden zehn Jahre betreuen sowie „Eschwege Wanfried“ (Bereich Eschwege, Meinhard, Wanfried und Mühlhausen). Das bestätigt der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) auf Nachfrage.

Bisher hatte die Frölich-Reisen GmbH den Auftrag für diese Strecke. Doch der Vertrag läuft zum 9. Dezember aus. Dass sie die Ausschreibung verloren haben, trifft sie, wie Geschäftsführerin Bianca Frölich mitteilt: „Gerade hier in Hessisch Lichtenau,

an unserem Hauptstandort, die Linie zu verlieren, das ist nicht in Worte zu fassen.“ Seit Beginn der Ausschreibungen 2007 habe Frölich die Strecke zwischen Hessisch Lichtenau und Witzenhausen betreut, zuvor sogar schon eigenwirtschaftlich. Warum sie die Ausschreibung verloren haben, sei bekannt, erklärt Frölich: „Einziges Zuschlagskriterium war der Preis.“ Ein Konkurrent wie die DB sei nicht berechenbar. Dank Subventionen müssten

diese nicht so kalkulieren wie normale Unternehmen. „Ihr Angebot können wir nicht unterbieten“, sagt Bianca Frölich.

Trotz des Wegfalls der Linien wollen Frölichs aber auf Kündigungen von Fahrern verzichten und stattdessen durch Versetzungen an andere Standorte des Unternehmens, wie in Kaufungen oder Melsungen, individuelle Lösungen finden.

Frölich wird auch nach dem Fahrplanwechsel meh-

rere Linien im Kreis betreuen. So gehören die Linienbündel „Hessisch Lichtenau-Eschwege-Mühlhausen“,

„Meißner“ und „Wehretal“ zu ihrem Aufgabengebiet. Zudem konnte Frölich kürzlich auch die Ausschreibung für den Stadtbus Eschwege erneut für sich entscheiden, teilt NVV-Sprecherin Judith Féaux de Lacroix mit.

Die DB Regiobus Mitte hat Standorte in Kassel und in Rotenburg an der Fulda, wie eine Bahnsprecherin mitteilt. Zudem baue man aktuell einen Platz bei Eschwege auf. Der Betreiberwechsel habe laut NVV keine wesentlichen Auswirkungen auf die Fahrgäste. Die DB Regiobus Mitte werde neue Busse mit umfangreicher Ausstattung einsetzen, kündigt diese an. Bei Fragen und Problemen der Fahrgäste in Nordhessen sei immer der NVV erster Ansprechpartner.

### Wer entscheidet über den Zuschlag?

In diesem Fall waren sowohl lokale als auch regionale Buslinien Bestandteil der europaweiten Ausschreibung, weswegen die Federführung beim Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) lag. Der traf die Entscheidung in Absprache mit dem Nahverkehr Werra-Meißner (NWM), wie Pressesprecherin Judith Féaux de Lacroix für den NVV mitteilt. Wären nur lokale Buslinien betroffen, würden Ausschreibung und Vergabe durch den NVM abgewickelt.

etu

## Deutschlandticket: Positive Bilanz

Wissing sieht Schub für ÖPNV – Pro Bahn nennt es „Tarifsubvention“

Berlin – Fast drei Monate nach dem Start des Deutschlandtickets sieht Bundesverkehrsminister Volker Wissing Chancen für einen dauerhaften Schub bei der Nutzung von Bussen und Bahnen. „Das Ticket ist wirklich ein Riesenerfolg“, sagte der FDP-Politiker. Seit der Einführung am 1. Mai seien nahezu eine Million Neukunden für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gewonnen worden. „Und wir haben die Zahl der Abonnenten erhöht, die sich fest an den ÖPNV binden. Das heißt, dass es nicht nur eine Gelegenheitsnutzung gibt, sondern eine Alltagsnutzung.“ Im Blick stehen nun aber auch Verbesserungen beim Angebot für die Fahrgäste.

Die Erwartungen waren hoch, als das neue Ticket nach langem Gezerre zwischen Bund und Ländern über einen Nachfolger für die befristeten 9-Euro-Tickets aus dem Sommer 2022 an den Start ging. Seit 1. Mai kann das Deutschlandticket für 49 Euro im Monat genutzt werden – als digital buchbares, monatlich kündbares Abonnement. Es gilt bundesweit im Nahverkehr, und das ohne kompliziertes Kümern um Tarifzonen. Dabei sind die 49 Euro der Einführungspreis. Spätere Anhebungen wegen steigender Kosten sind also nicht ausgeschlossen.

Die Nahverkehrszüge werden nun deutlich häufiger genutzt. „Im Juni sind 25 Prozent mehr Menschen mit unseren Zügen gefahren als noch im April“, sagte der Vorstand Regionalverkehr der Deutschen Bahn, Evelyn Pala, dem Redaktionsnetzwerk Deutschland. „Sie haben auch deutlich längere Strecken im öffentlichen Nahverkehr zurückgelegt. Damit ist das Deutschlandticket jetzt bereits ein großer Erfolg.“

### Der Abo-Effekt

Wissing sagte: „Die Abo-Lösung war mir auch deshalb so wichtig, weil wir dadurch die Kostenfrage umkehren: Hat man ein Abo, spart man jedes Mal Geld, wenn man



Einfach einsteigen ohne Tarif-Wirrwarr: Das ist der große Vorteil des Deutschlandtickets.

FOTO: DPA

den ÖPNV nutzt – hat man kein Abo, muss man jedes Mal extra bezahlen.“ Wenn man sich die Abo-Zahlen anschaut, gehe die Rechnung voll auf. In wenigen Wochen sei es gelungen, sechs Millionen Menschen dauerhaft vom ÖPNV zu überzeugen. Das seien laut Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zum einen fünf Millionen neue Abo-Kunden, die den ÖPNV zuvor ohne Abo genutzt hatten. Und dann rund eine Million Abos ganz neuer ÖPNV-Nutzer. „Das allein ist ein bombastischer Erfolg.“

### Länder verlangen mehr Geld vom Bund

Die Länder fordern hartnäckig mehr Geld vom Bund – und das nicht nur für Aktionen wie das neue Ticket, sondern schon für den Normalbetrieb mit steigenden Kosten für Personal und Energie. Dabei geht es um die Regionalisierungsmittel aus Berlin, mit denen Länder und Verbände Leistungen bei Verkehrsunternehmen bestellen. Verkehrsminister Volker Wissing sagte, schon

Kritischer sieht es der Fahrgastverband Pro Bahn. Ein großer Teil der Neukunden seien die, die das System ohnehin zwischendurch genutzt hätten, „etwa mit Tageskarten und Einzelfahrscheinen“, sagte der Ehrenvorsitzende des Verbandes, Karl-Peter Naumann, der „Rheinischen Post“. „Dass man wirklich Menschen in großen Mengen von der Straße in den öffentlichen Personennahverkehr gelockt hat, ist nicht passiert“, fügte er hinzu. Er nannte es „eine schöne Werbemaßnahme für Stammkunden“ und bemängelte, es werde „viel Geld in eine Tarifsubvention gesteckt statt in den Ausbau“.

### Der Regional-Effekt

Wissing betonte: „Das Ticket ist nicht nur in den urbanen Zentren, sondern gerade auch im ländlichen Raum und in der Peripherie zu den Ballungszentren interessant.“ Dort habe es ein Problem mit zu hohen Preisen gegeben. „Da zahlen Sie teilweise 200, 300 Euro für eine Monatskarte. Und ehrlich gesagt, auch Einzelfahrscheine für mehr als 10 Euro pro Richtung sind für eine Familie viel Geld.“

Gerade auf dem Land sei das schwierig, weil Menschen nicht allein den ÖPNV nutzen, sondern meistens auch noch ein Auto haben müssten. „Jetzt haben wir eine echte Möglichkeit geschaffen, sich wirklich verkehrsträgerübergreifend zu bewegen.“ Ersten Erhebungen zufolge nehme die Zahl der täglichen Pendlerfahrten mit dem Zug zu.

### Die Preis-Frage

„Die 49 Euro liegen deutlich unter den bisherigen Abo-Preisen und sind damit eine deutliche finanzielle Entlastung bei ausgeweitetem Geltungsbereich“, erläuterte der Minister.

Und: Je mehr Abonnenten wir haben, umso günstiger kann das Ticket dauerhaft bleiben. Deswegen müssen wir dafür sorgen, dass möglichst viele das Ticket auf Dauer nutzen.“ Rufe von Verbraucherschützern nach einer mehrjährigen Preisgarantie ließ die Politik bislang verhallen.

## Flexibilität beim ÖPNV ist wichtiger als Komfort

Kassel – Nutzern des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind vor allem Flexibilität, Zeitersparnis und kostengünstige Angebote wichtig.

Zu diesem Ergebnis kommt eine Umfrage der Universität Kassel. Forschende vom Institut für Verkehrswesen hatten im vergange-

nen Jahr untersucht, inwiefern und von wem das 9-Euro-Ticket genutzt wurde und dazu eine bundesweite Online-Befragung durchgeführt, an der sich rund 1600 Menschen beteiligten.

„Weniger wichtig als zunächst angenommen sind demnach Komforteigenschaften, die sich in alternativen

Verkehrsmitteln wie dem Auto oder dem Fahrrad bieten wie beispielsweise Privatsphäre oder keine Ansteckungsgefahr“, sagte Paul Pappendieck, Mitglied des Forscherteams um die Verkehrspsychologin Angela Francke, die eine Professur für Radverkehr und Nahmobilität an der Uni Kassel innehat. Das

9-Euro-Ticket habe für viele Nutzer eine große Erleichterung dargestellt. „Es war klar geregelt wo das Ticket gültig ist, wann es genutzt werden darf und wen ich darauf mitnehmen darf“, erläuterte Pappendieck. Nicht nur der Preis sei ausschlaggebend gewesen, sondern auch die einfache Nutzbarkeit.

Die Empfehlung der Wissenschaftler lautet, Flexibilität, Zeitersparnis und kostengünstige Angebote stärker zu betonen. „Es ist für die Nutzer offenbar nicht so wichtig, in Hightech-Bahnen zu sitzen, sondern ein Angebot in der Fläche zu haben, das sie günstig und flexibel ans Ziel bringt.“

dpa

## Pressebericht: Werra-Rundschau vom 28.09.2023

### NVV macht Rausch zum Geschäftsführer

Kassel – Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) reaktiviert seinen ehemaligen Geschäftsführer Wolfgang Rausch. Nachdem der Aufsichtsrat Anfang August überraschend NVV-Chef Steffen Müller mit sofortiger Wirkung abberufen und das Arbeitsverhältnis außerordentlich gekündigt hatte, informierte das Unternehmen am Mittwoch darüber, dass Müllers Vorgänger Rausch nun für eine Übergangszeit zu Müllers Nachfolger wird.

Wolfgang Rausch hat dem NVV bereits von 2013 bis 2019 als Geschäftsführer vorgestanden. Der 69-Jährige steht voraussichtlich bis Herbst 2024 an der Spitze des Verbundes.

Zu den Gründen für Steffen Müllers überraschende Abberufung und Kündigung geben nach wie vor weder das Unternehmen noch der Aufsichtsrat eine Stellungnahme ab.

aha

## Pressebericht: Werra-Rundschau vom 17.10.2023

# Anruf-Sammeltaxi fährt im Stundentakt

**MEHR ZUM THEMA** Das sind die neuen Linien

**Werra-Meißner** – Im Werra-Meißner-Kreis werden die Mobilfalt-Angebote durch Linien mit Anruf-Sammeltaxis (AST) abgelöst. Ab dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember fahren die AST-Linien, die Mobilfalt ersetzen, im Stundentakt.

Die Mobilfalt-Linie 219.5 Witzenhausen/Neu-Eichenberg, wird in die AST-Linie 219.1 integriert und fährt stündlich. Die Mobilfalt-Linie 219.6 wird zur AST-Linie 219.5.

Die jetzige Mobilfalt- und künftige AST-Linie 210.2 verbindet Uengsterode und Weisenbach stündlich mit der Kernstadt Großalmerode mit Umsteigemöglichkeiten zu den Linien 205 und 210.

Die Mobilfalt- und dann AST-Linie 209.2 ergänzt die bestehende Linie 290 zum Hessisch Lichtenauer Ortsteil Hausen und auf den Hohen Meißner. Sie fährt stündlich von Montag bis Sonntag.

Linie 249.1, bisher Mobilfalt, dann AST, bindet auch die nördlich gelegenen Ortsteile der Gemeinde Herleshausen von Montag bis Freitag im Stundentakt an. Am Wochenende gibt es das Angebot im Zwei-Stunden-Takt. Die bisherigen Mobilfalt- und nun AST-Linie 259.1 bindet die westlich und östlich gelegenen Stadtteile von Sontra an die Kernstadt an. Wochentags fährt die Linie im Stundentakt, am Wochenende alle zwei Stunden.

nde



Wo nicht regelmäßig Busse fahren, gibt es das stündliche Angebot der Anruf-Sammeltaxis.

FOTO: ANNA-LAURA WEYH

# Sammeltaxi ersetzt Mobilfalt

NVV ändert Angebot zum 10. Dezember

VON NICOLE DEMMER

**Werra-Meißner** – Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) ändert zum 10. Dezember sein Angebot. Statt privater Mitfahrgelegenheiten im Rahmen des Mobilfalt-Projekts wird es dann Anruf-Sammeltaxis (AST) geben. So sollen weiterhin Orte wie Uengsterode an die Kernstadt Großalmerode und die nördlichen Ortsteile an Herleshausen angebunden werden.

„Der Nordhessische Verkehrsverbund sorgt so gemeinsam mit dem Landkreis weiterhin für ein attraktives Nahverkehrsangebot vor Ort unter dem Motto ‚Jedes Dorf, jede Stunde‘ – mit Regionalzügen, Linienbussen und Anruf-Sammeltaxis“, heißt es in einer Pressemitteilung.

Mobilfalt wurde vor zehn Jahren ins Leben gerufen, aus der Idee heraus, Mitfahrgelegenheiten im privaten Wa-

gen in das Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu integrieren. Dazu gehört unter anderem, dass die Touren in der Fahrplanauskunft des NVV angezeigt werden. Autofahrten sollten damit effektiver und nachhaltiger werden.

Dabei gibt es für die Mitfahrenden eine Mobilitätsgarantie. Heißt: Ist zur gewünschten Zeit kein Angebot eines privaten Fahrers verfügbar, kann der Mitfahrer ein AST buchen.

## 160 bieten Mobilfalt an

Das Mobilfaltangebot gibt es im Werra-Meißner-Kreis seit zehn Jahren. Seit dieser Zeit waren rund 160 000 Menschen mit diesen Linien unterwegs. Gab es am Anfang knapp 4400 Fahrten im Jahr, so steigerte es sich auf jährlich rund 22 000. 50 Menschen boten anfangs private Fahrten an, aktuell sind es etwa 160. Die Zahl der registrierten Mitfahrer stieg von rund 300 auf knapp 5000. Die Fahrer erhalten eine Kostenersatzung.



Nicole Rathgeber  
Landrätin

„Der Anteil an privaten Fahrten liegt im Durchschnitt bei 2,5 Prozent“ heißt es. Damit wird der überwiegende Teil der Mobilfalt-Fahr-

ten durch AST unternommen – das ist vor allem darauf zurückzuführen, dass keine passenden Angebote privater Fahrer vorhanden waren. Mit Mobilfalt haben NVV und der Werra-Meißner-Kreis versucht, die strukturellen Unterschiede zwischen ÖPNV und dem Nutzen des eigenen Wagens zu überwinden, wird weiter mitgeteilt. Das Projekt wurde mehrfach ausgezeichnet.

Mit Mobilfalt sei echte Pionierarbeit im Bereich Mobilitätsangebote geleistet worden, sagt NVV-Geschäftsführer Wolfgang Rausch. „Wir sind froh, dass die Menschen im Werra-Meißner-Kreis weiterhin gut mit dem ÖPNV von A nach B kommen können – auch, wenn es die privaten Mitnahmen über das Mobilfalt-Projekt ab 10. Dezember nicht mehr geben wird“, so Landrätin Nicole Rathgeber.

ARCHIVFOTO: THERESA LIPPE » SEITE 5

# Cantus zieht Reißleine

Personalmangel: Verkehrsgesellschaft reduziert Verbindungen

VON STEFANIE SALZMANN

**Werra-Meißner** – Für zunächst vier Wochen reduziert die Cantus Verkehrsgesellschaft ab kommendem Montag, 6. November, ihre Regionalexpressverbindungen (RE5) an allen Werktagen um ein Drittel der Verbindungen. An den kommenden Wochenenden bis zum regulären Fahrplanwechsel am 10. Dezember entfallen die Regionalexpressverbindungen ganz. Nicht betroffen sind die Regionalbahnzüge (RB5), die anders als der Express auch an allen kleineren Bahnhöfen des Cantusnetzes halten und weiterhin im Einstundentakt verkehren.

Betroffen von „geplanten Ausfällen“ sind laut Cantus von den Kürzungen auch einzelne Verbindungen zwischen Eschwege und Bebra (RB87) sowie zwischen Kassel und Göttingen (RB83). Mit der

Einschränkung des Fahrplanes reagiert das Unternehmen Cantus auf den „permanent hohen Krankenstand“ in seiner Belegschaft und den generellen „andauernden Fachkräftemangel“.

„Dass wir uns dazu entschieden haben, den Fahrplan einzuschränken, ist eine Kombination aus beiden Komponenten“, sagte Cantus-Sprecherin Liane Rabenstein. „Es steht kein ausreichendes Personal zur Verfügung, um das komplette

Fahrplanangebot zu fahren“, so die Sprecherin. In der angekündigten vorläufigen Einschränkung des Fahrplanes sieht das Unternehmen vor allem für die Fahrgäste aktuell Vorteile.

„Es ist besser, die Leute können sich bei ihren Fahrten vorher darauf einstellen, anstatt am Bahnhof zu stehen und ihr Zug fällt einfach aus“, so Liane Rabenstein. Vor allem in Hinblick darauf habe man die Entscheidung vorher sorgfältig abgewogen.

## Cantus gibt Sonderinfo raus

Die Einschränkungen des Fahrplanes von Cantus gelten ab kommendem Montag, 6. November, bis zunächst zum 9. Dezember. Damit sich Fahrgäste des Cantus über den veränderten Fahrplan informieren können, stellt die Verkehrsgesellschaft auf seiner Website eine Sonderinformation als PDF zur Verfügung. Dort sind sämtliche Fahrten aufgeführt, die in den kommenden Wochen ersatzlos entfallen.

[cantus-bahn.de/Sonderinformation](https://cantus-bahn.de/Sonderinformation)

Dass Cantus seinen Fahrplan aufgrund der angespannten Personalsituation generell ausdünnen will, schließt die Unternehmenssprecherin aus: „Wir gehen davon aus, dass mit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember wieder alle Verbindungen zur Verfügung stehen.“

Nach Angaben von Cantus hatte das Unternehmen bereits in den vergangenen Jahren versucht, dem Personalmangel vorzubeugen, und hatte umfangreich in die Ausbildung von Triebfahrzeugführern und Servicepersonal investiert. Aber die aktuelle Entwicklung habe die Situation weiter verschärft.

Cantus betreibt das Streckennetz zwischen Kassel und Göttingen, Kassel, Bebra und Fulda sowie zwischen Kassel, Bebra und Eisenach. Bei Cantus sind etwa 200 Mitarbeiter beschäftigt.

» STANDPUNKT

## **Pressebericht: Werra-Rundschau online vom 25.11.2023**

### **Linie 225 Eschwege-Wehretal nach Unterrichtsende überfüllt – Gelenkbus ist keine Option**

Rappellvoll: Die Linie 225 fährt ab 13.10 Uhr zwei Schulen an. Ein Zustieg weiterer Fahrgäste an späteren Haltestellen wie der Goethestraße ist kaum möglich. © Tobias Stück

Konkret beklagen Margit Gebhard und Bernd-Peter Pohle die Transportsituation für Schüler aus der Gemeinde Wehretal am frühen Nachmittag auf dem Weg nach Hause. Wehretal/Eschwege – Alle Sitzplätze sind belegt, Schüler stehen dicht an dicht im Mittelgang des Busses, und ein Zustieg weiterer Fahrgäste ist kaum mehr möglich: Wegen akuter Probleme im Busverkehr haben Margit Gebhard und Bernd-Peter Pohle vom Schulleiternbeirat der Friedrich-Wilhelm-Schule in Eschwege nun einen Brandbrief verfasst. Zugegangen ist das Schreiben jetzt allen Elternbeiräten, den Müttern und Vätern der Schüler, Landrätin Nicole Rathgeber, dem Geschäftsführer der Nahverkehr Werra-Meißner GmbH Roland Lentz sowie der Eschweger NVV-Mobilitätszentrale.

Konkret beklagen Margit Gebhard und Bernd-Peter Pohle die Transportsituation für Schüler aus der Gemeinde Wehretal am frühen Nachmittag auf dem Weg nach Hause. Die lokale Buslinie 225 Eschwege – Wehretal fährt nach Schulschluss um 13.10 Uhr zunächst die Brüder-Grimm-Schule an. „Dort steigen bereits so viele Schüler ein, dass alle Sitzplätze belegt sind“, heißt es in dem Schreiben. Dann geht es weiter zur Friedrich-Wilhelm-Schule – die hier zusteigenden Schüler müssen entweder eng aneinandergedrängt stehen oder gleich gänzlich auf einen Zustieg verzichten.

Der Bus der Linie 225 sei jedoch „der einzige, der den normalen, Schulweg‘ fährt und in der Lage ist, alle Orte anzufahren und die entsprechenden Schüler nach Hause zu bringen“, schildern Margit Gebhard und Bernd-Peter Pohle die Situation. Bereits mehrfach seien sie von Eltern auf das Problem angesprochen und aufmerksam gemacht worden.

Roland Lentz, Geschäftsführer der Nahverkehr Werra-Meißner GmbH, spricht auf Anfrage unserer Zeitung von einem Verteilungsproblem: „Der Bus 225 ab 13.10 Uhr ist schlicht der erste, der die beiden genannten Eschweger Schulen nach Schulschluss anfährt. Auf ihn konzentriert sich die Masse der Schüler – die nachfolgenden Busse sind bereits deutlich leerer.“

Auch weist Roland Lentz auf die für die Verkehrsplaner unkalkulierbare Möglichkeit von Unterrichtsausfällen am Nachmittag hin – „und dann stehen plötzlich gleich drei Schulklassen oder mehr da, die nach Hause möchten.“ Der Geschäftsführer hat großes Verständnis für die Sorgen der Eltern und strebt eine gemeinsame, für alle verträgliche Lösung an. Die, so schränkt er ein, könne aber nicht darin bestehen, für die einfache Fahrt einen größeren Gelenkbus einzusetzen, wie im Brandbrief gefordert. Für die schwerfälligeren Gefährte sei die Strecke Eschwege – Wehretal gar nicht ausgelegt – „schon an der Eschweger Post hinge der Bus in der Kurve fest.“

Vorstellbar sei hingegen eine Art Kartensystem, wie es bereits seit Längerem mit Erfolg an anderen Eschweger Schulen praktiziert werde. Einfach erklärt, hätten die Schüler, die in Richtung Reichensachsen und weiter nach Langenhain müssen, Vorrang beim Zustieg. Die anderen Schüler müssten eine Wartezeit von rund sechs Minuten bis zur nächsten Abfahrsmöglichkeit in Kauf nehmen. Dieses System könnte im Zusammenspiel von Brüder-Grimm-Schule und Friedrich-Wilhelm-Schule organisiert werden. Roland Lentz hat bereits Kontakt zu den Schulleitungen aufgenommen, um durch Gespräche schnell eine Verbesserung der Situation herbeizuführen.

Sabine Herms, Pressesprecherin des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV), weist unterdessen auf Alternativangebote hin. „In der Kombination mit der Abfahrt der Linie 225 um 13.10 Uhr gibt es innerhalb von 20 Minuten vier Busfahrten, die ab der Friedrich-Wilhelm-Schule in Eschwege Richtung Reichensachsen unterwegs sind und den Schülern alternativ zur Verfügung stehen“, sagt Sabine Herms. Die drei weiteren Optionen sind: 1. Linie 240 um 13.22 Uhr, 17 Minuten nach Schulende der sechsten Unterrichtsstunde ab Haltestelle „Post“ (Fußweg von der FWS: etwa 250 Meter). 2. Linie 200 um 13.28 Uhr, 23 Minuten nach Schulende der sechsten Unterrichtsstunde ab Haltestelle „Stadtbahnhof“ (Fußweg von der FWS: etwa 550 Meter). 3. Linie 240 um 13.31 Uhr, 26 Minuten nach Schulende der sechsten Unterrichtsstunde ab Haltestelle „Amtsgericht“ (Fußweg von der FWS: etwa 100 Meter). (Emily Hartmann)

## So geht es jetzt mit dem Bus ans Ziel

**MEHR ZUM THEMA** Änderungen im Angebot des NVV

**Werra-Meißner** – Bei folgenden Linien gibt es Änderungen:

■ **Linie 200:** Eschwege – Waldkappel – Hessisch Lichtenau: Die Linie fährt jetzt über Hessisch Lichtenau hinaus weiter bis nach Kassel. Auf dem Abschnitt Hessisch Lichtenau – Kassel ist sie ohne Zwischenhalte auf der A 44/B 7 unterwegs.

■ **Linie 205:** Großalmerode – Hessisch Lichtenau: Die Linie ist täglich stündlich zwischen Großalmerode und Hessisch Lichtenau unterwegs. Montag bis Freitag fahren Busse, Samstag und an Sonn- und Feiertagen besteht ein AST-Angebot.

■ **Linie 209.1 (AST):** Söhrewald-Eiterhagen – Quentel – Hirschhagen – Fürstshagen – Friedrichsbrück – Hessisch Lichtenau: Das bislang als „Mobilfalt“ dargestellte Angebot für die nordwestlichen Stadtteile von Hessisch Lichtenau wird jetzt unter der AST-Linie 209.1 im Stundentakt fortgeführt. Der Linienweg ist bis Eiterhagen verlängert mit dortigem Anschluss an die AST-Linie 449 Söhrewald-Eiterhagen – Körle-Empfershausen – Körle.

■ **Linie 210:** Helsa – Großalmerode – Witzenhausen: Auf dieser Linie besteht Montag bis Freitag zwischen Helsa und Großalmerode jetzt ein halbstündliches Angebot.

■ **Linie 210.2 (AST):** Großalmerode – Uengsterode – Weißenbach: Diese Linie bietet stündlich Anbindung von

Uengsterode und Weißenbach an Großalmerode.

■ **Linie 211.2 - Stadtbus** Witzenhausen, Linie 2: Bahnhof – Bischhausen – Warteberg – Markt – Bahnhof: Aufgrund einer geänderten Verkehrsführung entfallen auf der Stadtbus-Linie 2 bei Fahrten in Richtung Johannisberg jetzt die Haltestellen „Markt“ und „Krankenhaus“. Neu bedient wird die Haltestelle „DRK-Seniorenzentrum“ an der Wickfeldtstraße, die auch Ersatz für die Haltestelle „Krankenhaus“ ist.

■ **Linie 217:** Witzenhausen – Hundelshausen – Kleinalmerode: Bei der Fahrt zur zweiten Schulstunde in Witzenhausen entfallen nun die Haltestellen „Markt“ und „Jahnstraße“. Der Bus fährt von der Haltestelle „Walburger Straße“ direkt zur Haltestelle „Gesamtschule“.

■ **Linie 218:** Witzenhausen – Gertenbach: Bei der Fahrt zur zweiten Schulstunde in Witzenhausen entfallen die Haltestellen „Markt“ und „Jahnstraße“. Der Bus fährt von der Haltestelle „Walburger Straße“ direkt zur „Gesamtschule“.

■ **Linie 219.1 (AST):** Witzenhausen – Dohrenbach – Roßbach – Ellingerode – Kleinalmerode – Hubenrode: „Mobilfalt“ für die Anbindung der Witzenhäuser Stadtteile Dohrenbach, Ellingerode, Hubenrode, Kleinalmerode und Roßbach an die Kernstadt Witzenhausen wird jetzt un-

ter der AST-Linie 219.1 fortgeführt.

■ **Linie 219.2 (AST):** Witzenhausen – Ermschwerd – Ziegenhagen – Blickershausen – Gertenbach: „Mobilfalt“ für die Stadtteile Blickershausen, Ermschwerd, Gertenbach und Ziegenhagen wird jetzt unter der stündlich angebotenen AST-Linie 219.2 fortgeführt.

■ **Linie 219.3 (AST):** Witzenhausen – Wendershausen – Rückerode – Unterrieden – Werleshausen – Neuseesen: „Mobilfalt“ für die Stadtteile Neuseesen, Rückerode, Unterrieden, Wendershausen und Werleshausen an die Kernstadt Witzenhausen wird jetzt unter der stündlich angebotenen AST-Linie 219.3 fortgeführt.

■ **Linie 219.4 (AST):** Witzenhausen – Eichenberg Siedlung – Berge – Hermannrode – Marzhausen – Hebenshausen – Eichenberg Bahnhof: „Mobilfalt“ für die Anbindung der Ortsteile zwischen der Gemeinde Neu-Eichenberg und Witzenhausen an die Kernstadt Witzenhausen wird jetzt unter der stündlich angebotenen AST-Linie 219.4 fortgeführt.

■ **Linie 219.5 (AST):** Witzenhausen – Gertenbach – Albshausen – Berlepsch: „Mobilfalt“ für die nordöstlichen Stadtteile Albshausen und Berlepsch in/aus Richtung Witzenhausen wird jetzt unter der AST-Linie 219.5 im Stundentakt fortgeführt. kmn

# 50 Prozent mehr Angebot

## Fahrplanwechsel: Regionale Buslinien sollen ausgebaut werden

VON TOBIAS STÜCK

**Werra-Meißner** – Im Werra-Meißner-Kreis wird es nach Angaben des Nordhessischen Verkehrsverbunds (NVV) nach dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 50 Prozent mehr Angebot geben. Das betreffe insbesondere die regionalen Buslinien, wie Andreas Siebert, NVV-Aufsichtsratsvorsitzender und Landrat des Landkreises Kassel jetzt mitteilt. Durch das finanzielle Engagement des Werra-Meißner-Kreises wird das abgeschaffte Mobilfalt-Angebot in ein komfortables Anrufsammeltaxi-Netz (AST) überführt. Zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember könnten sich Fahrgäste auf mehr Angebot und weitere neue Fahrzeuge einstellen. Der NVV halte zudem an seinem Motto für den ländlichen Raum „Jedes Dorf – Jede Stunde“ fest, sagte Siebert. Die Linie 200 (Eschwege-

Hessisch Lichtenau) fahre jetzt beispielsweise über Hessisch Lichtenau hinaus weiter bis nach Kassel. Auf dem Abschnitt zwischen Hessisch Lichtenau und Kassel ist sie ohne weitere Zwischenhalte auf der A44/B7 unterwegs. Auf der Linie 235 gibt es ab nächster Woche ein stündliches Angebot von Eschwege in die Hessische Schweiz in Meinhard. Die Linie 234 zwischen Eschwege und Wehratal entfällt indes – ihre Fahrten sind jetzt vollständig im

Fahrplan der Linie 225 integriert.

Eingestellt wird das Angebot Mobilfalt (wir berichteten). „Der Anteil an privaten Fahrten liegt im Durchschnitt bei 2,5 Prozent“, sagte NVV-Sprecherin Judith Féaux de La Croix. Damit wurde der überwiegende Teil der Mobilfalt-Fahrten durch AST unternommen – vor allem, weil keine passenden Angebote privater Fahrer vorhanden waren. Das AST wird zukünftig auf 16 Linien im Landkreis eingesetzt.

Wie bereits im Sommer bekannt wurde, wurde auch das Busangebot auf verschiedenen Strecken zum Fahrplanwechsel kommenden Sonntag neu ausgeschrieben. Die DB Regiobus Mitte wird die Linienbündel „Gelstertal Lossetal“ (Bereich Hessisch Lichtenau, Großalmerode und Witzenhausen) sowie „Eschwege Wanfried“ (Bereich Eschwege, Meinhard, Wanfried und Mühlhausen) von dem Hessisch Lichtenauer Busunternehmen Frölich übernehmen und für die kommenden zehn Jahre betreuen. Das Busunternehmen Frölich nannte ausschließlich finanzielle Gründe für den Verlust der Linien. Dank Subventionen müssten diese Anbieter nicht so kalkulieren wie normale Unternehmen. „Ihr Angebot können wir nicht unterbieten“, sagte Geschäftsführerin Bianca Frölich. » SEITE 2

### Mobilfalt nach zehn Jahren eingestellt

Mobilfalt wurde vor zehn Jahren ins Leben gerufen, aus der Idee heraus, Mitfahrgelegenheiten im privaten Wagen in das Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs zu integrieren. Dazu gehörte, dass die Touren in der Fahrplanauskunft des NVV angezeigt werden. Autofahrten sollten damit effektiver und nachhaltiger werden. Für die Mitfahrenden gab es eine Mobilitätsgarantie. War zur gewünschten Zeit kein Angebot verfügbar, konnte man ein AST buchen.

# Nach dem Fahrplanwechsel hakt es

## Schüler aus Weißenborn kommen zu spät, Verbindung im Ringgau kompliziert

VON TOBIAS STÜCK

**Weißenborn/Wanfried/Ringgau** – Nach dem Fahrplanwechsel im Werra-Meißner-Kreis läuft es auf einigen Linien noch nicht rund. Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs und Eltern von Fahrkindern hatten sich beschwert, weil Verbindungen komplizierter geworden sind, die Abfahrtszeiten sich verschlechtert habe oder Busse mit erheblicher Verspätung Kinder zur Schule gebracht haben.

„Dieser Fahrplanwechsel im Werra-Meißner-Kreis war sehr umfangreich“, sagt Roland Lentz, Geschäftsführer des Nahverkehr Werra-Meißner (NWM), die den vom Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) angestoßenen Fahrplanwechsel im Kreis organisieren. Neben neuen Verbindungen wurden auch drei Linien in Richtung Wanfried, im Ringgau und im Lossetal an neue Beförderungsunternehmen vergeben. Die DB regio hatte den Zuschlag bekommen. Die Neuerungen müssten sich erst einstellen, bevor sie reibungslos laufen. Wo es nötig ist, solle nachgebessert werden, heißt es vonseiten des Verkehrsverbunds. In Weißenborn war die Abfahrt zu den Schulen in Wanfried schon immer eine knappe Angelegenheit. Durch den neuen Fahrplan fehlen den Schülern jetzt noch mal drei Minuten. Um 7.50 Uhr fährt der Bus ab. Die Gerhart-Hauptmann-Grundschule hat den Unterrichtsbeginn deshalb schon offen gestaltet. Aber selbst 8.15 Uhr wird für die Schüler aus Weißenborn und



Rund um Wanfried und im Ringgau gibt es neue Verbindungen und neue Busunternehmen. Nach dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember funktionieren die neuen Verbindungen teilweise noch nicht reibungslos. FOTO: WERRA

Rambach knapp. Gestern kam der Bus von vorneherein erst um 8.10 Uhr, am Montag sogar erst um 8.13 Uhr. Daniela Heckmann hat Verständnis dafür, dass am ersten Tag noch nicht alles reibungslos funktioniert. Die Zeiten findet sie aber von Gund auf als zu knapp bemessen. „Die Mathearbeit in der ersten Stunde hat mein Sohn gestern verpasst“, berichtet sie. Und auch den Anschlussbus von der Grundschule zur Sporthalle bekomme der Schüler in der ersten Stunde nicht. „Wir sind dran an dem Problem mit Linie 236“, sagt Lentz. Er hofft auf eine Lösung noch vor den Weihnachtsferien.

Die Linie 240 wurde umstrukturiert und fährt Montag bis Freitag stündlich über Reichensachsen, Wichmannshausen und Netra nach Kreuzburg. Karoline Frank wohnt in Renda und hat die Linie gerne genutzt. Renda wird jetzt aber nicht mehr von dieser Linie angefahren. Stattdessen sollen Anrufsammeltaxis (AST) für den Anschluss sorgen. Diese Mobilitätslösung gibt es in einigen Landkreisen zur „Bereitstellung eines Mindestangebotes an Werktagen auf wenig nachgefragten Verbindungen“. „In Renda gibt es so wenige Zusatzer, dass es eine Frage der Wirtschaftlich-

### Schieneratzverkehr für Cantus-Züge

Wie bereits berichtet, kommt es derzeit aufgrund von Personalmangel beim Verkehrsunternehmen Cantus zu Zugausfällen bei den Linien RE5, RB83 und RB87. Für ausfallende Züge der Linie RB87 (Göttingen – Eichenberg – Eschwege – Bebra) wird seit Montag ein Schieneratzverkehr (SEV) mit Bussen eingerichtet. Dies betrifft montags bis freitags die Fahrten um 4.40 Uhr ab Eschwege (Ankunft in Bebra 5.10 Uhr) und um 5.30 Uhr ab Bebra (Ankunft in Göttingen 6.45 Uhr). Der Schieneratzverkehr bietet keine durchgehende Fahrmöglichkeit von Bebra nach Göttingen, teilt der NVV mit.

keit ist“, sagt Lentz. Karoline Frank hat sich für 365 Euro ein Seniorenticket für das ganze Jahr angeschafft. Für das AST müsste sie pro Fahrt nochmals einen Euro Zu-

schlag zahlen. Das sei früher auch nicht nötig gewesen. Lentz macht aber Hoffnung. „Dieser Zuschlag soll in absehbarer Zeit wieder wegfallen.“

# Es hakt im Busverkehr

## Eltern kritisieren Schülerbeförderung nach Fahrplanwechsel

VON NICOLE DEMMER

**Hessisch Lichtenau/Großalmerode** – Nach dem Fahrplanwechsel und der damit verbundenen Übernahme einiger Buslinien durch die DB Regiobus Mitte kommt es zu Unmut bei Eltern von Kindern, die mit dem Bus zur Schule fahren. DB Regiobus Mitte hatte unter anderem für das Linienbündel „Gelsertal Lossetal“ (Bereich Hessisch Lichtenau, Großalmerode und Witzenhausen) den Zuschlag erhalten.

Besonders in der Kritik stehen die Linien 205 (Großalmerode - Eptero - Rommerode - Laudenbach-Velmeden-Walburg-Hessisch Lichtenau) und 210 (Helsa - Großalmerode - Witzenhausen). „Die Probleme sind gravierend“, sagt Joachim Damen-Lux, Vorsitzender des Kreiselterneinbeirats, bei dem bereits zahlreiche Beschwerden von Fahrkind-Eltern eingegangen sind.

Die Mängelliste der Eltern ist dabei umfangreich. Einige beim Kreiselterneinbeirat eingegangene Mängel aus der vergangenen Woche: Statt 45 haben die Busse nur noch 31 Sitze. Dadurch sind sie so stark überfüllt, dass die Türen nicht mehr richtig öffnen und schließen. Halteknöpfe seien defekt, Busfahrer seien streckenunkundig und müssten von den Schülern den Weg gewiesen bekommen. Auf der Strecke von Hausen nach Hessisch Lichtenau kommt der Bus zu spät, wodurch Kinder erst nach Unterrichtsbeginn in die Schule kommen und trotzdem eine Arbeit mitschreiben müssen. Teilweise sind die Busse so überfüllt, dass einzelne Haltestellen nicht angefahren und die Schüler dort stehen gelassen werden, zum Beispiel in Velmeden, wo Kinder aus Hausen umsteigen. Eptero-

ist nach Schilderung der Eltern an zwei Tagen überhaupt nicht angefahren worden. „Einige Eltern lassen ihre Kinder nicht mehr mit dem Bus fahren, weil sie Angst um die Sicherheit haben“, beschreibt Damen-Lux.

Judith Féaux de Lacroix, Pressesprecherin des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV), erklärt dazu auf Nachfrage in einer gemeinsamen Mitteilung mit dem Nahverkehr Werra-Meißner (NWM) und DB Regiobus Mitte, dass man die Einschränkungen bedauere und sich dafür entschuldige. Die drei Unternehmen stünden in engem Austausch, um ein verlässliches ÖPNV-Angebot bereitzustellen.

Die DB Regiobus Mitte habe sich über Monate intensiv auf die Übernahme der Verkehre vorbereitet. „Bevor die Fahrer der DB Regiobus Mitte neue Linien bedienen, werden diese generell geschult und eingewiesen“, heißt es. „Neben der Einweisung in theoretische Themen stand hierbei vor allem die Schulung der Streckenkenntnisse im Fokus.“

Trotz der „weitreichenden Vorbereitungen“ sei die Aufnahme der Vielzahl neuer Buslinien gerade zu Beginn für alle Beteiligten eine große Herausforderung. Die DB Regiobus Mitte habe angesichts der ersten Anlaufschwierigkeiten nachgesteuert und diese abgestellt. Dabei wurden auch einige Fahrer nachgeschult. „Jetzt, in der zweiten Woche nach dem Fahrplanwechsel, läuft der Busverkehr nach unseren Analysen bereits deutlich besser“, so Féaux de Lacroix.

Anzahl und Größe der eingesetzten Fahrzeuge würden vom NVV vorgegeben. „Dabei sollen 25 neue Busse ab Ende Januar 2024 mit mindestens 34 Sitzplätzen je Fahrzeug



**Einer der Kritikpunkte:** An der Umsteige-Bushaltestelle in Velmeden werden Kinder wegen überfüllter Busse einfach stehengelassen, so die Eltern.

FOTO: EVELYN LUGGON

flächendeckend zur Verfügung stehen. Bis dahin ist DB Regiobus Mitte aufgrund von Auslieferungsschwierigkeiten des Fahrzeugherstellers seit dem Fahrplanwechsel zunächst mit Übergangsfahrzeugen unterwegs.“ Diese seien vor dem Einsatz umfangreich technisch geprüft worden. „Wir bedauern sehr, wenn es dennoch zu Unannehmlichkeiten für die Fahrgäste gekommen ist.“

Abschließend heißt es: „Die Sitz- und Stehplatzkapazitäten in den Bussen sollten nach unserer Einschätzung für die Anzahl der Fahrgäste auf den genannten Strecken ausreichend sein. Der Einsatz von mehr oder größeren Fahrzeugen ist daher im genannten Bereich derzeit nicht geplant.“

### Probleme melden

Sowohl der Kreiselterneinbeirat als auch die beteiligten Unternehmen rufen dazu auf, Probleme an den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) zu melden. Dies ist möglich unter [nvv.de/kontakt/kundendialog](http://nvv.de/kontakt/kundendialog) – unter Angabe von Datum, Uhrzeit, Ein- und Ausstiegshaltestelle.

nde

## Neuer Look in eine

Mit Deckenmodernisierung – morgen sch

Nirgendwo kannst du deinen eigenen Stil so gut verwirklichen wie in deiner Wohnung.

Plameco bietet dir dazu flexible Zimmerdecken in vielen verschiedenen Farben und Dessins. Ob matt, hochglänzend, mit Zierprofilen, oder

LED-Beleuchtung: Die Decken sind so vielseitig, dass du sie harmonisch jedem Wohnstil anpassen kannst. Wohn-, Schlaf- und Esszimmer sowie Küche, Flur und Bad erhalten damit schnell ein neues Gesicht. Montiert werden sie einfach unterhalb

