



GESCHÄFTSBERICHT 2025

der Nahverkehr Werra-Meißner
Kommunale Organisationsgesellschaft mbH



Inhaltsverzeichnis

	Seite
Fahrplanwechsel & Tarife	
Fahrplanwechsel 2024/2025	1
Tarifanpassung	3
Schülerticket Hessen	5
Ausschreibungen/Vertragsbeginn	
Vertragsbeginn des Mischbündel 202b	6
Kennzahlen	
Kennzahlen-Berechnung 2025	7
Kostendeckungsgrade 2025	8
Aufstellung Bareinnahmen, Kassenausgleich, Einnahmeaufteilung	9
Veröffentlichung gem. Artikel 7 Abs. 1 VO (EG) 1370/2007	10
Sonstiges	
Mobilitäts-Beratung vor Ort	13
Nahmobilität im Werra-Meißner-Kreis	14
Zukunftsfähigkeit des ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis	15
Raum für Notizen	17
Anlage	
Pressemappe Januar – Dezember 2025	



TÄTIGKEITEN DER NWM IM JAHR 2025 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 -

NVV Fahrplanwechsel in Nordhessen am 15. Dezember 2024:

Nordhessischer VerkehrsVerbund baut Bus- und Bahnangebot weiter aus

Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 im Nordhessischen VerkehrsVerbund konnten sich Fahrgäste insbesondere in den Landkreisen Schwalm-Eder und Waldeck-Frankenberg auf mehr Angebote im Öffentlichen Nahverkehr und sukzessive auf neue, komfortable Fahrzeuge einstellen. Dort wurde das Busangebot neu ausgeschrieben und damit auch neu geplant. Damit setzte der NVV seine Angebotsoffensive für den ländlichen Raum „Jedes Dorf – Jede Stunde“ fort. NVV-Geschäftsführer Marian Volmer betonte: „Die Fahrgastzahlen im NVV-Gebiet entwickeln sich positiv – nicht nur dank günstigen Fahrkartenangeboten wie dem Deutschland-Ticket sowie dem Hessenticket für Schüler und Senioren, sondern vor allem auch, weil wir den Menschen in der Region ein sehr gutes Bus- und Bahnangebot zur Verfügung stellen. Daran haben wir weitergearbeitet.“ Neben neuen Linien wird auch der Bedienungszeitraum in vielen Fällen erweitert.

- **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-Service-Telefon unter **0800-939-0800** oder unter **www.nvv.de**. 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 waren in der zweiten Dezemberwoche in allen NVV-Kundenzentren und NVV-Info-Points sowie in vielen Bahnhöfen, Rathäusern und weiteren Auslagestellen kostenlos erhältlich.

Sofern nachfolgend AnrufSammelTaxi-Linien erwähnt werden, ist zu berücksichtigen, dass AST-Linien zu den bedarfsorientierten Verkehren zählen und in der Regel mindestens 30 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrt gebucht werden müssen. Andernfalls findet – um Betriebskosten zu sparen – keine Fahrt statt. Eine Buchung ist telefonisch unter 0800-939-0800 oder online unter www.nvv.de/fahrplanauskunft oder über die NVV-App möglich.

Im Einzelnen: Wichtige Veränderungen im regionalen Schienenverkehr



Veränderungen im regionalen Schienenverkehr

Linien RE2, RE9, RB83: Göttingen/Erfurt/Halle <> Eichenberg <> Hann. Münden <> Kassel

- RB83: Neu sind 2 zusätzliche Züge an Freitagen. Der Zug in Kassel Hauptbahnhof fährt um 14:16 Uhr ab, die Verbindung ab Göttingen ist um 14:47 Uhr.



Veränderungen im regionalen und lokalen Bus- und AST-Verkehr

Werra-Meißner-Kreis
Keine relevanten Änderungen.

Tarifanpassung zum 01.01.2025

NVV setzte zum 01. Januar 2025 Tarifanpassung um – Fahrpreise wurden teurer

Angesichts der allgemeinen Kostensteigerungen, die sich im öffentlichen Nahverkehr besonders in den Personalkosten, niedergeschlagen hatten, musste auch der Nordhessische VerkehrsVerbund seine Fahrkartenpreise zum Jahresbeginn 2025 erhöhen. Gleichzeitig hat der NVV auch seine Angebote für die Fahrgäste weiter ausgebaut. Um weiterhin den Kostendeckungsgrad des öffentlichen Nahverkehrs in Nordhessen durch Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrkarten auf einem konstanten Niveau zu halten, musste der NVV alle Ticketpreise zum 1. Januar 2025 um durchschnittlich 5,4 Prozent erhöhen.

Die Kunden in Nordhessen profitieren von einer Vielzahl attraktiver Tickets. Dazu gehören neben

- dem Deutschland-Ticket im Abo für 58 Euro/monatlich,
- dem vergünstigten Deutschlandticket im Abo mit dem Hessenpass mobil mit entsprechendem Berechtigungsnachweis für 39 Euro/monatlich,
- dem Schüler- und SeniorenTicket Hessen für 379 Euro/jährlich,
- auch die NVV-SparCard im Abo für 9 Euro/monatlich, um 50 Prozent bei Einzelfahrkarten zu sparen.

„Wir empfehlen weiterhin das Deutschland-Ticket als bequemes und vielfältiges Angebot für den Nahverkehr. Damit Angebot und Preis gut zusammenpassen, bauen wir auch das Angebot von Bus und Bahn im NVV aus“, so NVV-Geschäftsführer Marian Volmer.

Hintergrundinformation zur Tarifänderung:

Durch die Fahrpreisanpassung soll erreicht werden, dass der ÖPNV in der Region etwa zu einem Drittel aus Fahrgeldeinnahmen und zu zwei Dritteln aus öffentlichen Mitteln finanziert wird und keine Einbrüche bei den Fahrgelderlösen entstehen.

Ziel der Tarifanpassung ist es weiterhin, die Belastung für die Kundinnen und Kunden so gering wie möglich zu halten, obwohl die Erbringung der Verkehrsleistungen teurer wird. Darüber hinaus soll vermieden werden, dass Fahrgäste abwandern und den Individualverkehr nutzen.

Da der öffentliche Nahverkehr bei Weitem nicht kostendeckend ist, besteht die Finanzierung zum einen aus Fahrgeldeinnahmen und zum anderen aus Steuergeld, das über das Land Hessen an den NVV fließt. Dieses Verhältnis von Kosten zu Einnahmen im NVV zeigt vor allem, dass die Tarifanpassung nie zur vollständigen Kostendeckung herangezogen wurde, sondern dazu dient, das Verhältnis zwischen Steuer- und Fahrgeldfinanzierung ausgewogen zu halten.

Preisbeispiele für besonders häufig genutzte Verbindungen und Fahrkartenarten:



Tarifinformation: Fahrkarten und Preise

Stand: 01.01.2025 | Alle Angaben in Euro

Preisstufe	Kurzstrecke ^{a)}	Stadt Kassel	Kassel Plus ^{b)}	5 ^{c)}	1	2	3	4	5	6	7	8	
Einzelfahrkarten													
Einzelfahrkarte	2,10	3,20	4,20	2,00	2,50	4,10	5,30	6,80	8,20	9,70	11,20	13,20	
Einzelfahrkarte U18 ^{d)}		2,00	2,60	1,40	1,70	2,30	3,10	3,70	4,50	5,50	6,30	7,30	Hessenticket 42,50 Euro, gilt einen Tag im Nahverkehr in Hessen.
RabattTickets													
SerTicket ^{e)}		3,10	4,10	1,80	2,20	3,60	4,70	5,90	7,30	8,50	9,80	11,50	Schülerticket Hessen 37,9 Euro pro Jahr / 32,20 Euro pro Monat im Abo, gilt im Nahverkehr in Hessen.
SerTicket U18 ^{e)}		1,70	2,20	1,20	1,50	2,00	2,60	3,40	4,30	5,10	5,70	6,30	
SparTicket ^{f)}		1,60	2,10	1,00	1,20	2,00	2,60	3,40	4,10	4,80	5,60	6,60	
SparTicket U18 ^{e)}		1,00	1,30	0,70	0,80	1,10	1,50	1,80	2,20	2,70	3,10	3,60	
MultiTicket Single		7,90	9,20	4,00	5,50	9,20	10,40	13,30	16,50	19,30	22,30	25,20	Seniorenticket Hessen Basis 37,9 Euro pro Jahr / 32,20 Euro pro Monat im Abo.
MultiTicket		10,90	12,60	6,00	7,90	12,60	14,10	17,50	21,20	24,50	27,70	30,90	Seniorenticket Hessen Komfort 64,9 Euro pro Jahr / 55,05 Euro pro Monat im Abo. Beide gelten für Personen ab 65 Jahre im Nahverkehr in Hessen.
Allgemeine Zeitkarten													
Wochenkarte			30,00	17,00	21,60	29,90	34,40	41,00	51,50	61,50	72,50	79,50	Deutschland-Ticket 58 Euro pro Monat im Abo, gilt im Nahverkehr in Deutschland.
Monatskarte			95,50	52,00	66,00	95,50	115,50	143,50	167,50	192,50	218,00	242,50	
Jahreskarte			955,00	520,00	660,00	955,00	1.155,00	1.435,00	1.675,00	1.925,00	2.180,00	2.425,00	
9 Uhr-Monatskarte			77,00	42,00	52,00	77,00	91,50	112,50	131,00	149,50	171,50	189,00	
9 Uhr-Jahreskarte			770,00	420,00	520,00	770,00	915,00	1.125,00	1.310,00	1.495,00	1.715,00	1.890,00	
Ausbildungszeitkarten													
Wochenkarte			21,00	11,00	14,50	21,00	25,50	31,50	40,50	48,00	57,00	65,50	
Monatskarte			65,00	41,00	53,50	75,50	92,50	109,50	131,00	152,00	175,50	194,50	
													Netzkarten
Zuschläge	AST	1. Klasse											8
Einzelfahrkarte	1,00	2,00											SparCard-Abo 9,00
Wochenkarte	6,00	11,00											25,20
Monatskarte	12,00	32,00											30,90
Jahreskarte	120,00	320,00											30,90
					TagesTicket Nordhessen Single 25,20 TagesTicket Nordhessen 30,90 WochenendTicket Nordhessen Single 25,20 WochenendTicket Nordhessen 30,90								

a) gilt ohne Umstiegen, nur im KasselPlus-Gebiet, im Bus- und Straßenverkehr bis 4 Haltestellen nach der Einreisegabestelle, im Eisenbahnverkehr bis 3 Kilometer

b) umfasst: Stadt Kassel, Almfeld, Baunatal, Calden, Espenau, Fuldaerbrück, Fuldaer, Habichtswald, Kaufungen, Lohrdorf, Nieritz, Nienetal, Schauenburg, Staufenberg und Vellmar

c) gilt in der Kernstadt Bad Wildungen einschließlich Reihardshausen, in den Kernstädten Bad Soden-Alleendorf, Frankenberg, Korbach, Melsungen, Nienstädt, Reihardshausen und Willershausen

d) 7 - 17 Jahre

e) Preis je Fahrt

f) nur gültig in Verbindung mit SparCard

© North Hessischer VerkehrsVerbund 2025

Eschwege - Bad Sooden-Allendorf (Preisstufe 3)

- Einzelfahrkarte alt 5,00 €, neu 5,30 €
- MultiTicket alt 13,40 €, neu 14,10 €
- MultiTicket Single alt 9,90 €, neu 10,40 €
- Wochenkarte alt 32,60 €, neu 34,40 €
- Monatskarte alt 109,50 €, neu 115,50 €

Vgl. <https://www.nvv.de>

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 rasanten Anstieg der Verkaufszahlen des SchülerTickets Hessen in den Nordhessischen Landkreisen.

Das SchülerTicket Hessen kostet im freien Verkauf 379,00 €. Die absoluten Werte für den **freien Verkauf** haben sich im NVV-Gebiet wie folgt entwickelt:

Landkreis	Stand 2020	Stand 2021	Stand 2022	Stand 2023	Stand 2024	Stand 2025
Hersfeld-Rotenburg	2.926	2.758	2.997	3.184	2.854	2.727
Kassel	6.934	5.431	5.171	5.337	4.716	4.779
Stadt Kassel	11.295	11.479	12.006	12.292	11.494	11.399
Schwalm-Eder	4.116	3.637	3.801	4.021	3.736	3.577
Waldeck-Frankenberg	2.758	2.442	2.473	2.398	1.964	1.771
Werra-Meißner	2.097	1.959	1.999	1.933	1.677	1.556

Für den Werra-Meißner-Kreis als Schulwegkostenträger wurden folgende Beträge pro Schuljahr und Schülerinnen und Schüler im Berichtszeitraum 2025 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
2023/2024	606,96 €	3.659
2024/2025	588,00 €	3.677



Vertragsbeginn des Mischbündels 202b Witzenhausen / Neu-Eichenberg

Für die nächsten acht Jahre sind die Verkehrsleistungen des Linienbündels „202b Witzenhausen / Neu-Eichenberg“ gesichert. Im März 2025 konnte nach europaweiter Ausschreibung der Vertrag mit dem Omnibusbetrieb Sallwey GmbH abgeschlossen werden. Ab dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025 werden 10 Standard-Solobusse, 1 Kleinbus sowie 5 AST-Pkw bzw. Vans eingesetzt. Im Rahmen des Verkehrsvertrags soll ein wirtschaftlicher Linienverkehr zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung in der Region Witzenhausen–Neu-Eichenberg sowie Bad Sooden-Allendorf im Bus- und AST-Verkehr gewährleistet werden. 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:

- 214 Witzenhausen <> Neuseesen <> Neu-Eichenberg
- 216 Bad Sooden-Allendorf <> Kammerbach <> Dudenrode
- 217 Witzenhausen <> Kleinalmerode <> Hundelshausen
- 218 Witzenhausen <> Ziegenhagen <> Gertenbach
- 220 Witzenhausen <> Bad Sooden-Allendorf <> Eschwege
- 297 AST-Verkehr Witzenhausen <> Kleinalmerode <> Hubenrode
- 298 AST-Verkehr Witzenhausen <> Ziegenhagen <> Gertenbach
- 293 AST-Verkehr Witzenhausen <> Wendershausen <> Neuseesen
- 294 AST-Verkehr Witzenhausen <> Neu-Eichenberg
- 219 AST-Verkehr Witzenhausen <> Gertenbach <> Berlepsch
- 296 AST-Verkehr Bad Sooden-Allendorf <> Kammerbach <> Dudenrode
- 291 AST-Verkehr Bad Sooden-Allendorf <> Ahrenberg <> Ellershausen <> Oberrieden
- 229 AST-Verkehr Bad Sooden-Allendorf <> Grenzmuseum
- 299 AST-Verkehr Bad Sooden-Allendorf <> Kleinvach - (Albungen)

Kennzahlen-Berechnung für den ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis 2025

Bündel-Nr.	Bd.-Name	zuständig	Jahres-km incl. AST	Anzahl der Fahrzeuge	km-Preis	Kostendeckungsgrad
2	Heil-ESW-MHL	NVV / NWM	792.662	9	2,38	50,84%
3, 201, 205 *	Ringgau, Lossetal, Wanfried	NVV / NWM	2.432.922	25	2,65	34,03%
209	Sontra	NVV / NWM	224.942	5	3,31	29,56%
202a	StadtBus WIZ	NWM	74.132	1	3,60	26,76%
202b	WIZ / NEB	NWM / NVV	639.412	11	2,68	46,85%
206	Wehretal	NWM	103.197	3	4,01	45,79%
207	Bad S.-Allendorf	NWM	71.643	1	3,54	34,63%
204	StadtBus ESW	NWM	444.760	7	3,53	37,32%
203	Meißner	NWM	223.439	6	5,02	38,86%
			5.007.109			
Summe				68		
Durchschnittswert					3,41	38,29%

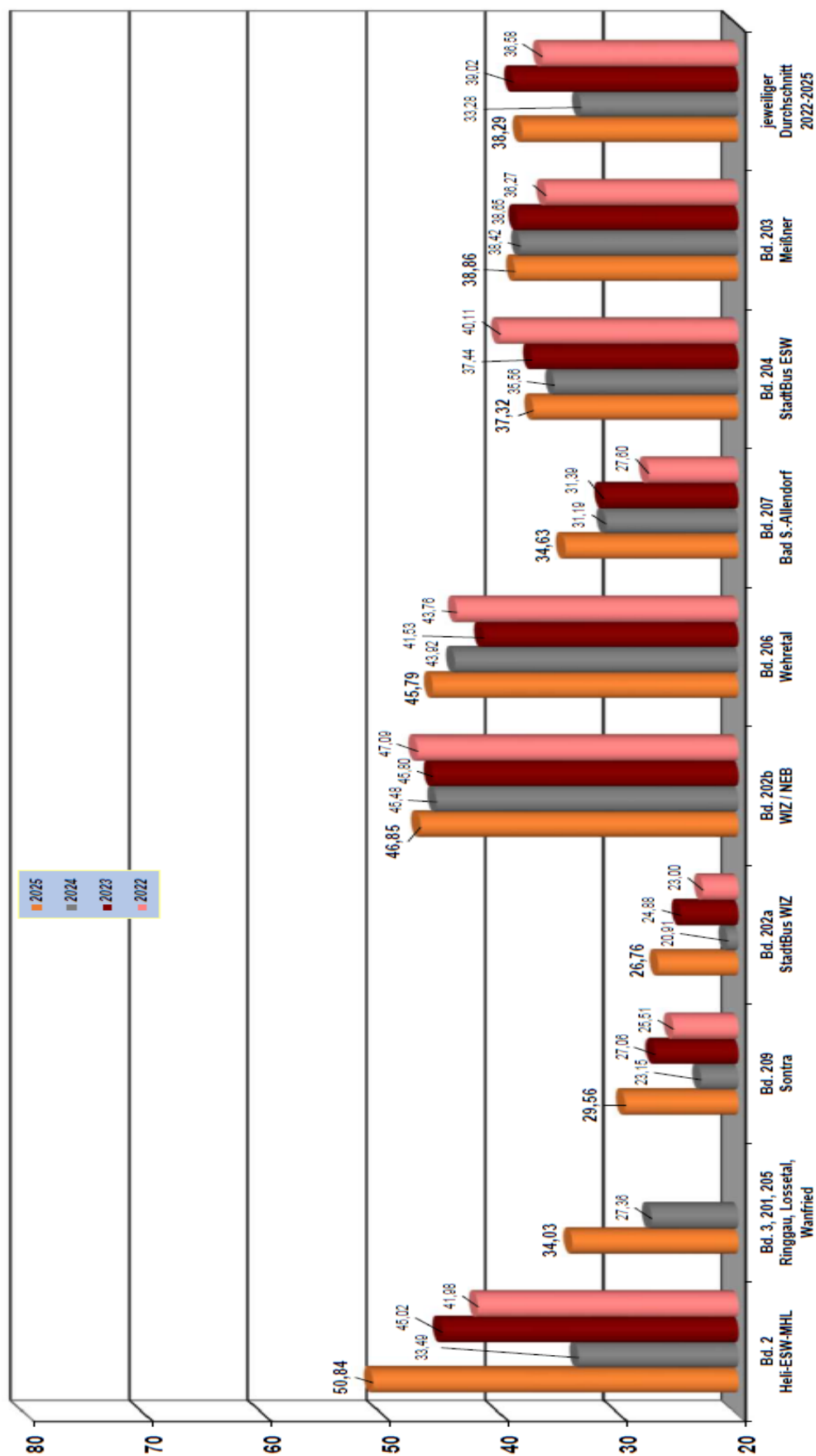
<u>Ges.-Bef.-km Bus</u>
5.007.109
<u>Gesamt-Einnahme € Bus</u>
5.551.238,47

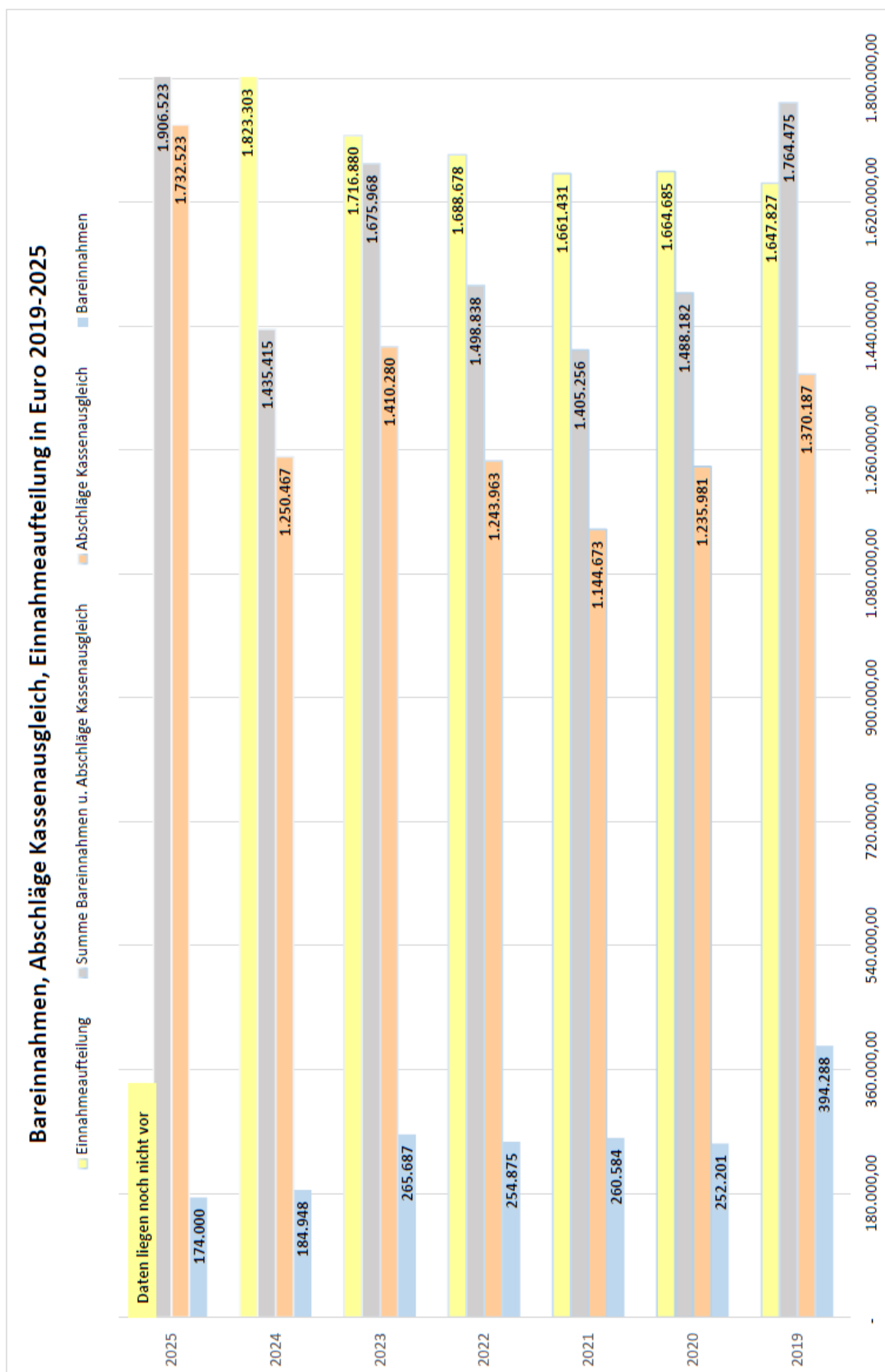
vorläufige Zahlungsverpflichtung der NWM daraus in 2025 = 3.613.146,52 €

* incl. grenzüberschreitende Leistungen sowie Einnahmen nach Hersfeld-Rotenburg
Der gewogene Durchschnittswert liegt bei: 2,88 €

Kostendeckungsgrade Verkehrsbündel WMK 2025 in % - im Vergleich mit 2022/2023/2024

(Anm.: Bündel 3 Ringgau/205 Wanfried und 201 Lossetal, Vertragsbeginn zum 10.12.2023)





**Veröffentlichung gem. Artikel 7 Abs. 1 VO (EG) 1370/2007
für das Jahr 2025**

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) sowie 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, auf der Basis einer Finanzierungsvereinbarung an den Betriebskosten der lokalen Verkehrsleistungen, an fünf gemischten Bündeln sowie an einer Buslinie (Bündel 2 – Mühlhausen/Eschwege/Hessisch Lichtenau, Bündel 3, 201, 205 - Ringgau, Lossetal, Wanfried, Bündel 209 – Sontra, Buslinie 170 – Eisenach-Eschwege), die sich in der Zuständigkeit des Nordhessischen VerkehrsVerbundes (NVV) befinden.

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, 205, 209 sowie an der Buslinie 170 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 2025 wurden in den rein lokalen Bündeln 202a, 203, 204, 206 u. 207 ca. ~ 917 T-Nutzkilometer mit 18 Fahrzeugen (Elektro-, Midi-, Standard Solo- und Gelenkbusse) gefahren. Teilweise kommen bedarfsgesteuerte Verkehre (AnrufSammelTaxi) 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 Witzenhausen	2	1	Stadtwerke Witzenhausen Brundig Reisen GmbH & Co.KG
203	Meißner	2	6	Frölich Linie Eschwege GmbH
204	StadtBus Eschwege	5	7	Frölich Linie Eschwege 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)	Witzenhausen / Neu-Eichenberg	5	11	Sailwey GmbH
2, 3, 201, 205 und 209				NWV



Nahverkehr Werra-Meißner GmbH



Werra-Meißner-Kreis

Mittel 2025 (Beträge gerundet)



Der Finanzierungsanteil der NWM an gemischten Bündeln in Verantwortung des NVV beträgt: 1.317.110 €. Der Finanzierungsanteil des NVV an dem gemischten Bündel in Verantwortung der NWM beträgt: 226.470 €. 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 Einnahmearbeitung).

Mobilitäts-Beratung vor Ort

Die Veranstaltungsreihe „Bleiben Sie mobil! – Gut informiert Bahn, Bus & AST nutzen“ wurde im Jahr 2025 fortgeführt: Die Info- und Beratungsnachmittage u. a. (NVV-App-Einführung) speziell für Seniorinnen und Senioren fanden in Kooperation mit Kommunen, Kirchengemeinden, Vereinen und Verbänden statt (u.a. Bad Sooden-Allendorf, Herleshausen-Wommen, Waldkappel, Witzenhausen-Roßbach, Großalmerode).



Persönliche Beratung zum lokalen und regionalen ÖPNV-Angebot gab es außerdem an Info-Ständen auf Märkten, Feierabendmärkten und bei Events (u. a. Bad Sooden-Allendorf, Eschwege, Sontra-Wichmannshausen, Einweihung neuer Bahnhofsvorplatz Sontra, Witzenhausen), ferner in Sontra mit dem Schwerpunkt Barrierefreiheit.

Erstmals beteiligte sich die NWM gemeinsam mit der Koordination Nahmobilität an der Europäischen Mobilitätswoche (16.–22. September 2025). Als Highlight wurde ein Linienbus-Ausflug für Seniorinnen und Senioren auf den Hohen Meißner mit geführter Kurzwanderung organisiert (mit Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Bad Sooden-Allendorf, Eschwege, Hessisch Lichtenau und Wanfried). Außerdem fanden eine Info-Veranstaltung in Kooperation mit dem Seniorenbeirat Großalmerode sowie ein Info-Stand speziell für Familien und Kinder in Eschwege statt.

Auch im Jahr 2026 sind weitere öffentliche Veranstaltungen sowie Info-Stände auf Märkten und bei Events geplant. Für Nutzerinnen und Nutzer von Gehhilfen sind praktische Mobilitätstrainings in Vorbereitung. Für die Mobilitätsberatung wurde in 2025 ein Flyer aufgelegt. Die Angebote werden jeweils auf der NWM-Homepage unter Aktuelles und in der Presse angekündigt, ferner vor Ort mit Plakataushängen sowie per Social Media.



Bild: G. Rübcke

Nahmobilität im Werra-Meißner-Kreis

Die Nahmobilitätskoordination hat im Jahr 2025 vielfältige Projekte des Werra-Meißner-Kreises und der kreisangehörigen Kommunen geplant und umgesetzt. Die Städte Witzenhausen und Eschwege sowie die Gemeinde Neu-Eichenberg werden u. a. bei der Planung und Realisierung von neuen abschließbaren Radabstellanlagen an ihren Bahnhöfen unterstützt. Darüber hinaus plant der Werra-Meißner-Kreis neue Radabstellanlagen für zehn weiterführende Schulen. Dieses Projekt wird über die Förderrichtlinie Nahmobilität des Landes Hessen gefördert.

Ein weiteres Förderprojekt der Kreisverwaltung, das 2025 gestartet ist, betrifft die Planung einer neuen Radwegweisung für den gesamten Werra-Meißner-Kreis. Das Kreisnetz für den Alltagsradverkehr wurde vollständig befahren und digital kartiert. Die Planungen sollen im Frühjahr 2026 abgeschlossen werden. Anschließend soll die Umsetzung über die Förderrichtlinie Nahmobilität beantragt werden.

Auch im Jahr 2025 konnten erneut zwei Schulen am Programm „Besser zur Schule“ teilnehmen. Die Nahmobilitätskoordination unterstützt die Schulen nicht nur während der Projektlaufzeit, sondern begleitet sie auch darüber hinaus bei der Umsetzung der festgelegten Maßnahmen.

Erstmals nahmen 2025 alle Kommunen des Kreises am STADT- und SCHULRADELN teil. Die Nahmobilitätskoordination übernahm dabei die Anmeldung, Organisation und Auswertung des Radfahrwettbewerbs für Kommunen und Schulen. Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche wurden verschiedene Aktionen organisiert und durchgeführt, darunter Verkehrserziehung an Schulen und Kindergärten sowie die Vorstellung eines E-Busses der Firma Frölich.



Schulweg, Quelle AGNH 2025

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 dann zu Ostern 2019 rund um das Gebiet des Meißners. Dies wird nun als ein Integrationskonzept der NWM in Zusammenarbeit mit dem NVV bearbeitet.

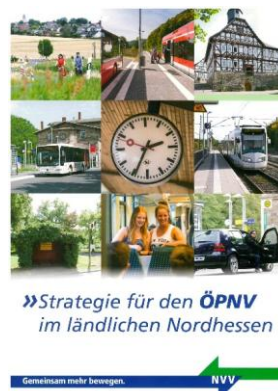
Es geht dabei zentral auch um die Fragen, wie bei deutlich geänderten Rahmenbedingungen (Entwicklung Schülerzahlen, demografische Aspekte, infrastruktureller Wandel, veränderte Beförderungsbedarfe, technische/digitale Entwicklung, Finanzierungsfragen) künftig im nächsten Jahrzehnt noch ein ÖPNV und die 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, wie AST und Mobilfalt, zum Ziel hat.

Kernpunkte des Integrationskonzeptes nach derzeitigem Diskussionsstand sind / sollen sein:

- Alle Orte im Werra-Meißner-Kreis sollen auf einem einheitlichen verbesserten Bedienungsniveau erreichbar sein.
- Flexible Bedienformen (vorrangig AST, Mobilfalt) sollen das bestehende verdichtete regionale Bus- und Bahnangebot flächendeckend auf einen ganztägigen **Stundentakt** ergänzen.
- Das erweiterte System soll von Beginn an auch für Fahrgemeinschaften oder private Fahrtanbieter offen stehen und auch Jugendlichen unter 14 Jahren
- Alle Angebote sollen in der bestehenden Mobilfaltsoftware 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. Auch die Anbieter*innen aus dem nicht kommerziellen Bereich (Privatfahrer*innen, evtl. Bürgerbusse) sollen über diese Software ihre Kostenerstattung erhalten
- 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 wurden mehrere Ausbaustufen definiert.
- Die Angebotsverbesserungen im Werra-Meißner-Kreis – Umsetzung der ersten Ausbaustufe ist zum März 2019 erfolgt – 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

www.wmk-fiftyfifty.de





Nahverkehr Werra-Meißner

ANLAGE:

PRESSEMAPPE

Januar – Dezember 2025

R

BUS

Tram

AST



Mobil bleiben: Informationen rund um ÖPNV

Bad Sooden-Allendorf – Wie lassen sich Bahn, Bus und Anrufsammeltaxi (AST) optimal nutzen? Antworten auf diese und weitere Fragen gibt eine Informationsveranstaltung für Senioren am Mittwoch, 12. März, ab 15 Uhr im Seniorentreff der Stadt Bad Sooden-Allendorf an der Rathofstraße 2.

Gabriele Rübcke, Mobilitätsberaterin von NWM/NVV, erläutert die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs, gibt Tipps zu Fahrplänen, Ticketoptionen und der NVV-App. Interessierte sind eingeladen, ihr Smartphone mitzubringen und individuelle Fragen zu stellen. Auch erfahrene ÖPNV-Nutzer sind laut Ankündigung willkommen. Veranstalter ist der Seniorentreff der Stadt Bad Sooden-Allendorf. elv

Die Region fährt mehr Bus

Deutschlandticket sorgt für Fahrgast-Zuwachs in Nordhessen

Kassel – Seit Einführung des Deutschlandtickets werden die Linienbusse in Nordhessen stärker genutzt. Das haben erste Studienergebnisse der Universität Kassel ergeben. Demnach hatten die regionalen Busse des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) zehn Prozent mehr Fahrgäste. „Wir hatten nicht erwartet, dass das Deutschlandticket im ersten Jahr nach Einführung eine so starke Veränderung bewirkt“, sagt Prof. Carsten Sommer vom Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssystem der Universität Kassel.

Er hat die Masterarbeit von Jonas Fulda betreut, der die Auswirkungen des Deutschlandtickets (D-Ticket) auf den regionalen Busverkehr in Nordhessen untersucht hat. Fulda hat den Zeitraum Mai 2023 bis März 2024, also nach Einführung des Deutschlandtickets für monatlich 49 Euro, mit Mai 2022 bis März 2023 verglichen. Ausgewertet wurden

die Fahrgastzahlen auf 25 Buslinien in den Landkreisen Kassel, Werra-Meißner, Waldeck-Frankenberg, Schwalm-Eder und Hersfeld-Rotenburg.

Die Steigerung lag in den fünf Landkreisen bei 10,3 Prozent – obwohl es im Vergleichszeitpunkt das Neun-Euro-Ticket gab. Damit lag Nordhessen deutlich über dem Bundesdurchschnitt, der nach Angaben des Verbands der deutschen Verkehrsunternehmen (VDV) ein Plus von 7,3 Prozent verzeichnet. Laut NVV gab es im Februar 2025 knapp

53.000 Deutschlandticket-Abonnements; ein Jahr zuvor waren es 44.900. Mehr als 40 Prozent der Abonnenten leben nicht in der Stadt Kassel.

Einen Grund für den positiven Effekt des D-Tickets in Nordhessen sieht Verkehrswissenschaftler Sommer in der NVV-Strategie „Jedes Dorf – jede Stunde“: Seit 2019 sind Dörfer ab etwa 200 Einwohnern im Stundentakt mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. „Das ist ein Vorteil für die Region, und damit sind wir zukunftsgerichtet aufgestellt.“

Sommer kennt die Verkehrsverbünde bundesweit, und da gebe es noch etliche weiße Flecken ohne gut erschlossenen öffentlichen Nahverkehr für den ländlichen Raum. Als Beispiel nennt er die Oberpfalz. In Niedersachsen gebe es Regionen ohne Verkehrsverbünde.

Lars Wagner vom VDV weist darauf hin, dass weit über 90 Prozent der D-Ticket-Nutzer keine Neukunden, sondern Fahrgäste seien, die schon vorher Kunden waren „und nun teils deutlich weniger für ihr Ticket bezahlen. Für sie ist das natürlich eine erfreuliche Entwicklung, aber den Verkehrsunternehmen fehlen dadurch erhebliche Einnahmen.“ Dieses Minus müsse durch Bund und Länder ausgeglichen werden. „Für dieses Jahr ist das noch gewährleistet, aber ab 2026 ist das ungeklärt und auch, wie es mit dem Deutschland-Ticket dann weitergeht.“

CLAUDIA FESER
» UNI-SEITE

Spritpreise werden ab 2027 deutlich teurer

In zwei Jahren wird das bestehende System des deutschen Brennstoffemissionshandels von einem EU-weiten System abgelöst: Ab 2027 gilt ein CO₂-Emissionshandel für Gebäudewärme und den Verkehrssektor, bei dem Treibstoffhändler CO₂-Zertifikate ersteigern müssen. Der Preis für den Ausstoß klimaschädlicher Emissionen wird sich damit künftig am Markt bilden. Der ADAC geht durch diese Änderung von einer Erhöhung der Benzin- und Dieselpreise um bis zu 19 Prozent aus. cß

Pressebericht: HNA vom 29.03.2025

Radfahrer übersieht Linienbus

Witzenhausen – Am Nordbahnhofsweg in Witzenhausen kam es laut Polizei zu einem Unfall zwischen einem E-Bike-Fahrer und einem Linienbus. Der 23-Jährige aus Göttingen befuhr mit seinem Fahrrad die Straße Richtung Innenstadt. Als er beabsichtigte, nach rechts auf die Mündener Straße/ An der Bohlenbrücke abzubiegen, übersah er den dort fahrenden Linienbus. Am Steuer saß ein 60-jähriger Mann aus Großalmerode. Beim Zusammenstoß verletzte sich der Radfahrer leicht und wurde zur weiteren Beobachtung in ein Krankenhaus gebracht. Schaden: etwa 1000 Euro. evk

Pressebericht: HNA vom 31.03.2025

So ist man auch ohne Auto mobil

Infoveranstaltung zum ÖPNV-Angebot im Bürgerhaus Waldkappel

Ob zum Einkaufen, zum Arzt oder zur Kaffeerunde: Mit Bahn, Bus und Anrufsammeltaxi sind Sie auch ohne Auto gut unterwegs.

Doch: Wann fährt eigentlich was? Wie buche ich ein Anrufsammeltaxi? Welche günstigen Tickets gibt es? Und welche lohnen sich für mich? Wie kann ich die NVV-App nutzen? Praktische Fragen wie diese werden bei der Infoveranstaltung am Mittwoch, 2. April, ab 15.30 Uhr im Bürgerhaus Waldkappel zum bestehenden ÖPNV-Angebot beantwortet.

Der Info-Nachmittag soll den Teilnehmenden das lokale und regionale ÖPNV-Angebot näherbringen. Gabriele Rübcke

von der Mobilitäts-Beratung vom Nahverkehr Werra-Meißner (NWM) und NVV wird auf Einladung der Evangelischen Kirchengemeinde Waldkappel in Kooperation mit der Stadt Waldkappel informiert. Gem soll das eigene Smartphone mitgebracht werden. Auch erfahrene ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer sind zu dem Info-Nachmittag herzlich eingeladen, bei dem es bei Kaffee und Tee Zeit für Gespräche und Austausch zum Thema gibt.

An dem Nachmittag ist natürlich auch Zeit zum Schnuppern bei Kaffee und Kuchen. Referentin ist Gabriele Rübcke, Mobilitätsberatung vor Ort von NWM und NVV.



Ohne Auto mobil bleiben: Über das ÖPNV-Angebot wird am Mittwoch informiert. SYMBOLFOTO: SEBASTIAN SCHAFFNER

POLITIK

Deutschlandticket macht Bus und Bahn attraktiv

Das Deutschlandticket hat im vergangenen Jahr erneut für mehr Fahrgäste in Bussen und Bahnen gesorgt. Wie das Statistische Bundesamt mitteilte, waren 2024 etwa 11,4 Milliarden Menschen im Nah- und Fernverkehr unterwegs - das waren fünf Prozent mehr als im Vorjahr. Im vergangenen Jahr kostete das Ticket 49 Euro, seit diesem Jahr 58 Euro.

Mehr Fahrgäste in Bussen und Bahnen

Das Deutschlandticket sorgt für steigende Zahlen im ÖPNV

Wiesbaden – Das Deutschlandticket lockt mehr Menschen in Busse und Bahnen. 11,4 Milliarden Fahrgäste zählte das Statistische Bundesamt nach vorläufigen Zahlen 2024 und damit rund fünf Prozent mehr als ein Jahr zuvor. Das im Mai 2023 eingeführte Ticket ermöglicht zum Regelpreis von derzeit 58 Euro bundesweit Fahrten in Bussen und Regionalbahnen.

Dass zudem im Nahverkehr mit der Bahn die durchschnittliche Reisstrecke von 22 auf 23 Kilometer zulegte, könnte nach Einschätzung der Statistiker darauf hindeuten, „dass das Deutschlandticket den Eisenbahnnahverkehr auch für mittlere Entfernungen attraktiver macht“.

Im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), der 99 Pro-



Das Deutschlandticket lässt die Fahrgastzahlen im Nahverkehr steigen – und ist vorerst gesichert. BORIS ROESSLER/DPA

zent des Linienverkehrs ausmacht, erhöhte sich das Fahrgastaufkommen den Berechnungen zufolge um fünf Prozent. Auf Kurzstrecken per

Bahn waren 2,7 Milliarden Menschen unterwegs (plus sechs Prozent), in Straßenbahnen 3,9 Milliarden (plus fünf Prozent) und in Bussen 5,2 Mil-

liarden (plus vier Prozent). Steigen Fahrgäste im Nahverkehr während einer Fahrt zwischen den Verkehrsmitteln eines Unternehmens um, werden sie in der Gesamtzahl nur einmal gezählt. Nicht in den Zahlen enthalten sind Touren außerhalb des reinen Linienverkehrs, etwa gebuchte Busfahrten von Vereinen oder Schulen.

Weniger Fahrgäste wurden im Fernverkehr mit der Bahn gezählt – unter anderem wegen der streikbedingten Ausfälle im ersten Quartal 2024: 142 Millionen Reisende waren vier Prozent weniger als ein Jahr zuvor. Dagegen stieg die Fahrgastzahl im Fernverkehr mit Bussen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes um ein Prozent auf mehr als 10 Millionen. dpa

» POLITIK

Ausflüge in der Region mit Bus und Bahn

Werra-Meißner – Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) lädt in einer Pressemitteilung dazu ein, Ausflugsziele in der Region mit Bus und Bahn auf umweltfreundliche Weise zu entdecken:

Fahrten planen: Unter nvv.de/fahrplanauskunft oder in der NVV-App können Fahrten geplant werden und auch Lösungen für die sogenannte "letzte Meile", also den Weg beispielsweise zwischen Wohnort oder Urlaubsort und der gewünschten Haltestelle, gefunden werden. Dort gibt es Informationen, wie weit die nächstgelegene Haltestelle von Start oder Ziel entfernt ist, und wie der Weg zurückgelegt werden kann. So wird unter anderem angezeigt, wo es Leihfahrradstationen in der Nähe gibt.

Fahrradmitnahme: Die Fahrradmitnahme in Bus und Bahn ist im NVV-Gebiet laut Mitteilung kostenlos. Unter radparken.nvv.de stellt der NVV eine zentrale Online-Plattform zur Verfügung, über die Kundinnen und Kunden sichere Fahrradabstellplätze an Bahnstationen, Bushaltestellen und ZOB buchen können.

Ausflugsziele entdecken: Unter der Überschrift „Natürlich unterwegs“ stellt der NVV in einem neuen Freizeit-Magazin und auf einem neuen Blog „NVV Natürlich unterwegs“ unter nordhessen.de regelmäßig verschiedene Ausflugsziele vor, die mit Bus, Bahn und Tram erreicht werden können. Das Magazin erscheint zweimal pro Jahr und bietet auf 24 Seiten Anregungen für Auszeiten in der Region. meb

Neue Automaten für Fahrkarten im NVV-Gebiet

Werra-Meißner – Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) bietet Tickets an neuen Fahrkartenautomaten an. Die Geräte haben laut NVV eine Vielzahl von Funktionen, die den Ticketkauf künftig einfacher, schneller und sicherer gestalten sollen.

Die ersten neuen Automaten sind am Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe aufgestellt. Weitere Bahnhöfe und Haltestellen folgen in den kommenden Monaten.

Insgesamt sollen bis Ende des Jahres rund 100 neue Ticketautomaten im NVV-Gebiet stehen.

Die Geräte seien speziell auf die Bedürfnisse von Fahrgästen mit Behinderung ausgerichtet: Beispielsweise ist das Display so positioniert, dass es auch für Fahrgäste mit Rollstuhl gut einsehbar ist.

Auch ein Kopfhörer-Anschluss ist vorhanden, sodass sich Fahrgäste mit Sehenschränkungen bei Aufruf des Vier-Ecken-Menüs den Text auf dem Display vorlesen lassen können. Die Automaten dienen auch als W-Lan-Hotspot. sps

Nahverkehr ist sein Geld wert

ÖPNV kostet laut einer Studie nicht nur Geld, er ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor

Berlin – Der öffentliche Nahverkehr (ÖPNV) gilt als chronisch unterfinanziert – dabei zahlt sich jeder investierte Euro in Busse, Regionalzüge, U- und Straßenbahnen wirtschaftlich gleich mehrfach aus, wie eine Studie zeigt. Demnach liegt die volkswirtschaftliche Leistung des ÖPNV pro Jahr im Mittel bei rund 75 Milliarden Euro. „Das entspricht dem Dreifachen seiner jährlichen Kosten“, heißt es in der Untersuchung, die das Beratungsunternehmen MCube der TU München im Auftrag der Deutschen Bahn (DB) erstellt hat. „Die tatsächliche Wertschöpfung dürfte deutlich höher liegen, da einige Effekte aus methodischen Gründen nicht vollständig berücksichtigt werden konnten“, schreiben die Autorinnen und Autoren. Der ÖPNV-Betrieb kostet der Untersuchung zufolge bundesweit jährlich 25 Milliarden Euro.

„Vor allem aber spart er volkswirtschaftliche Kosten – etwa durch weniger Verkehrsunfälle, geringeren Flächenverbrauch, weniger Lärm, Luftverschmutzung oder CO₂-Emissionen“, sagte MCube-Geschäftsführer Oliver May-Beckmann. „Würde die heutige Verkehrsleistung des ÖPNV vollständig auf den motorisierten Individualverkehr verlagert“, entstünden den Berechnungen zufolge „jährlich rund neun Milliarden zusätzliche Kosten“. DB-Regio-Vorstand Jan Schilling sprach von einem „echten Wirtschaftsbooster“.

Die Studie versucht, bestimmte volkswirtschaftliche Effekte des ÖPNV zu identifizieren und zu beziffern. Dabei



Der wirtschaftliche Nutzen des Nahverkehrs überwiegt die Kosten: Stadtbahnhaltestelle in Stuttgart.

BERND WEISSBROD/OPA

stützt sich MCube auf Branchendaten des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), des Statistischen Bundesamts sowie auf bereits vorgenommene Studien zur Bruttowertschöpfung von Verkehrsträgern.

Eine Rolle spielt etwa die direkte und die indirekte Wertschöpfung des Nahverkehrs selbst, also jener Produktionswert, der durch den Bus- und Bahnbetrieb und die damit verbundene direkte Beschäftigung generiert wird. „Ein Beispiel für direkte Wertschöpfung ist das kommunale Busunternehmen, das mit seinen Einnahmen aus dem Linienbetrieb sowohl Umsatz als auch

direkte Arbeitsplätze schafft.“ Die indirekte Wertschöpfung entsteht hingegen in den vorgelagerten Wirtschaftsbereichen, also bei Zugbauern, Energieversorgern oder IT-Dienstleistern.

Einen noch größeren Einfluss habe der ÖPNV auf den Einzelhandel, wo ein Teil des Umsatzes direkt von den Fahrgästen abhängt. Auch der Tourismus „profitiert insbesondere in Städten und Ferienregionen von guter ÖPNV-Erreichbarkeit“, hieß es. Zudem ermöglichten es Bus und Bahn Pendlern, ihren Arbeitsplatz zu erreichen. Eine gute Anbindung stärke etwa die Attraktivität von Arbeitgebern und wirke

sich damit ebenfalls auf die Wirtschaftsleistung aus. Allein dieser Pendler-Effekt mache mehr als ein Viertel der gesamten mittleren Wertschöpfung des ÖPNV aus, heißt es in der Studie. „Das sollte ein weiterer Anreiz für Bund und Länder sein, das Angebot weiter auszubauen“, sagte Schilling.

Daten haben Schwächen

Die Daten haben einige Schwächen: Sie beziehen sich auf das Jahr 2019, um Corona-Verzerrungen zu vermeiden. Zudem enthalten sie Schätzungen, weil nicht alle Annahmen statistisch hinterlegt seien. Gleichwohl seien die herange-

zogenen Daten objektiv, fundiert und methodisch abgestimmt. Sie zeigten, dass der ÖPNV nicht nur eine zentrale Rolle für nachhaltige Mobilität und Daseinsfürsorge habe, sondern ein volkswirtschaftlicher Leistungsträger sei.

Der Nahverkehr in Deutschland wird jeweils zur Hälfte aus den Fahrgasteinnahmen und Mitteln des Bundes, den sogenannten Regionalisierungsmitteln, finanziert. Zwar wachsen die Summen jedes Jahr an. Dennoch reichen sie aus Sicht der Branche für den Betrieb nicht mehr aus. Einige Länder prüfen bereits wegen fehlender Mittel eine Reduzierung des Angebots.

dpa/afp

Startseite > Lokales > Witzenhausen

Genervter Schulbusfahrer macht Vollbremsung – Frau verletzt

17.05.2025, 12:31 Uhr

Von: Stefanie Salzmann

Der Fahrer eines Schulbusses hat eine Vollbremsung gemacht – weil er sich über Kinder aufregte. Dabei verletzte sich eine Frau.

Hoheneiche – Schulbusse sind per se kein Ort der Ruhe und Besinnlichkeit. Das liegt in der Natur der Sache, wenn viele Kinder auf engem Raum zusammen sind.

Das allerdings hat offenbar das Nervengerüst eines Schulbusfahrers in der vorigen Woche derart strapaziert, dass er zu Mitteln griff, in deren Folge eine erwachsene Mitfahrerin des Busses am Kopf und im Brustbereich Prellungen erlitt und ein Mädchen samt ihrer Schultasche gegen die vordere Querstange geschleudert wurde.

65-jährige Frau wird bei Vollbremsung von Busfahrer verletzt

Am Mittwoch voriger Woche hatte die 65-jährige Maria Steiger aus Renda um 13.20 Uhr in Eschwege an der Haltestelle Post den Bus der Linie 240 in Richtung Ringgau bestiegen – ein Schulbus voller Kinder, sie war der einzig erwachsene Passagier des Busses. An der Haltestelle in Hoheneiche ereignete sich dann ein Vorfall, der Maria Steiger zutiefst entsetzt. Sie schildert, dass vier Jungs zusammensaßen und mit ihren Handys spielten und rumkicherten.

„Da kam der Busfahrer aus seiner Kabine geschossen und schrie die Jungen an, sie sollten sofort aussteigen“, schildert sie. Daraufhin habe sich der Busfahrer wieder an Steuer gesetzt, sei angefahren und habe unverzüglich danach eine Vollbremsung gemacht. Maria Steiger und das Schulmädchen, die beide in der ersten Reihe sitzen, knallen durch die Wucht nach vorn, Maria Steiger verletzt sich.

Busfahrer fordert Frau zum Verlassen des Busses auf

In Datterode spricht die resolute Frau den Fahrer an und will, dass er ihr seinen Namen nennt. Das verweigert der Fahrer und verweist die Frau stattdessen des Busses, laut ihr mit den Worten „Sie verlassen jetzt meinen Bus!“ Über den Vorfall informiert sie am selben Tage den NVV, das Eisenbahnbundesamt, die Gemeinde Ringgau. Allein der vom Fahrer verlangte Rauswurf der Jungen sei „absolut indiskutabel“, sagt Maria Steiger. „Aber in einem Bus voller Kinder kann der machen, was er will“, fürchtet die Ringgauerin.

„Wenn Busfahrer genervt sind vom Lärm der Schüler und keine sichere Busführung ausüben und dadurch gesundheitliche Schäden hervorgerufen werden, müssen Sie geschult oder in anderen Bereichen eingesetzt werden. Das geht so nicht“, findet Maria Steiger.

NVV bedauert den Vorfall – Vollbremsen-Busfahrer wird kontaktiert

„Wir als NVV bedauern es sehr, wenn Fahrgäste während der Fahrt mit der Linie 240 durch ein Bremsmanöver verletzt worden sind“, heißt es vonseiten des NVV auf Anfrage der WR. Der NVV wolle, dass sich die Reisenden bei der Fahrt mit dem ÖPNV wohlfühlen und ihre Ziele zuverlässig und sicher erreichen. „Dazu gehört selbstverständlich auch eine angepasste und umsichtige Fahrweise des Fahrpersonals“, so die NVV-Sprecherin Juditz Fèaux de Lacroix.

Die Ermittlung des Busfahrers sowie weitere Schritte allerdings seien nun Sache des beauftragten Busunternehmens – in diesem Fall die DB Regio Bus Mitte. Die teilte inzwischen dem NVV mit: „Wir bedauern den geschilderten Vorfall und wünschen den betroffenen Fahrgästen eine gute Genesung. Wir stehen mit dem Niederlassungsleiter und dem Busfahrer bereits in Kontakt, um das Geschehen gründlich und umfassend aufzuarbeiten und Schritte abzuleiten.“

Eine Verpflichtung für das Busfahrpersonal, so der NVV, auf Nachfrage von Fahrgästen den Namen zu nennen, bestehe aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht. Bei Bedarf könne aber, wie im vorliegenden Fall auch, das Fahrpersonal ermittelt werden, wenn Liniennummer, Ort, Tag und Uhrzeit des Vorfalls bekannt sind.



Knotenpunkt von Bus und Bahn: Der Eschweger Stadtbahnhof ist eine der meist frequentiertesten Haltestellen im Werra-Meißner-Kreis. © Greim

NVV lässt Busse und Bahnen rollen

Seit 30 Jahren organisiert der Verkehrsverbund den ÖPNV in Nordhessen

Kassel – Er hat keinen eigenen Bus, keine Bahn und keine Tram. Und doch sorgt er dafür, dass jährlich Tausende Fahrgäste über Millionen von Kilometern befördert werden: der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV). Seit inzwischen 30 Jahren organisiert der NVV den öffentlichen Nahverkehr in der Region. Er fährt nicht selbst. Er lässt fahren, beauftragt mit den Fahrten Verkehrsbetriebe wie die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) und die Kurhessenbahn sowie viele private Busunternehmen.

Als es den NVV noch nicht gab, teilten sich 45 private und öffentliche Verkehrsunternehmen den nordhessischen Markt – und jedes hatte seine eigenen Tickets und Tarife. Seit 1995 alle nordhessischen Landkreise, die Stadt Kassel und das Land den NVV als GmbH gegründet haben, gibt es für die ganze Region einen Tarif und einen einheitlichen Fahrplan. Im Laufe der Jahre kamen neue Angebote wie Multiticket, Jugend-Freizeit-Ticket, U18-Ticket oder das Schülerticket und das Seniorenticket Hessen (Vorläufer beim NVV: die Nordhessenkarte 60plus) hinzu, zuletzt das auch in und um Kassel herum erfolgreiche Deutschland-Ticket.

Höhepunkte in diesen 30 Jahren NVV waren nach Unternehmensangaben die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke zwischen Korbach und Frankenberg, die Einführung des Rhein-Ruhr-Expresses als gute Verbindung nach Nordrhein-Westfalen, der Stunden-Takt im Busverkehr im ländlichen Raum und die inzwischen bundesweit einmalige 5-Minuten-Garantie. Neue Strecken und neue Haltestellen, zudem seien viele Bahnhöfe wie Eschwege, Melsungen, Hofgeismar, Volkmarsen, Grebenstein, Oberveil-



Großes Fest in und am Kasseler Hauptbahnhof: So wurde am 28. Mai 1995 der Start des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) gefeiert. ARCHIVFOTO: THOMAS ROSENTHAL



Marian Volmer
NVV-Geschäftsführer

mar, Bad Hersfeld und Bebra modernisiert und ausgebaut worden. „Der NVV hat allen in der Region so viel gebracht, dass ihn keiner mehr missen möchte“, sagt Andreas Siebert,

Landrat des Landkreises Kassel und aktuell Vorsitzender des NVV-Aufsichtsrats. „Uns ist es sehr wichtig, den Nahverkehr in Nordhessen als Qualitätsmerkmal für die Region zu stärken. Und das wird auch weiterhin unser gemeinsames Ziel sein.“

Nach Angebots- und Komfortoffensiven kündigt NVV-Geschäftsführer Marian Volmer nun eine Qualitätsoffensive an. So soll ab Sommer die Sanierung (Re-Fit) aller 28 Regiotram-Fahrzeuge beginnen. Ebenfalls noch in diesem

Jahr sollen die Tarifreform zur Vereinfachung der Ticketstruktur und die Transformation vom analogen zum digitalen Vertrieb angegangen werden. Mit Entwicklung neuer Technik, Einsatz von Elektroantrieben und Digitalisierung in allen Bereichen stehen nach Volmers Einschätzung in den nächsten Jahren weitere entscheidende Themen auf der Agenda. Aber es läuft in Sachen ÖPNV nicht alles rund, merkt Volmer an. „Seit 30 Jahren ist es unser Ziel, dem ländlichen Raum gute Zukunftsaussichten zu geben.

Jedoch leiden unsere Kundinnen und Kunden aufgrund mangelnder Infrastruktur und teilweise aufgrund von Personalengpässen bei Verkehrsunternehmen zunehmend unter Ausfällen, Verspätungen und damit unter der Unzuverlässigkeit des öffentlichen Nahverkehrs.“

Die mangelnde Finanzausstattung sieht der NVV-Geschäftsführer als weiteres Problem an. Diese lasse, was das Angebot angehe, bis 2027 lediglich die Aufrechterhaltung des Status quo zu. Volmer: „Wer die

Wirtschaft stärken

Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) hat seit Gründung der GmbH im Jahr 1995 die Aufgabe, den Öffentlichen Personennahverkehr (Schüler- und Bedarfsverkehr) im Gebiet seiner Geschäftsfahrer – die Stadt Kassel sowie die Landkreise Hersfeld-Rotenburg, Kassel, Schwalm-Eder, Waldeck-Frankenberg und Werra-Meißner – zu organisieren. Neben der Mobilität verfolgt der NVV aber seit 30 Jahren noch ein Ziel: Sein zweiter Geschäftsbereich ist die Fördergesellschaft zur Stärkung der Wirtschaft in der Region. aha

Menschen überzeugen will, Bus und Bahn zu nutzen, muss gute Qualität bei Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit abliefern.“ Er hoffe, dass mit dem Investitionsprogramm der neuen Bundesregierung auch in Nordhessen zusätzliche finanzielle Mittel eingesetzt werden könnten, um die Infrastruktur im Schienennetz, an Bahnhöfen, aber auch im Straßenbau deutlich zu verbessern.

Die Gründung des NVV wurde am 28. Mai 1995 mit einem großen Fest am Kasseler Hauptbahnhof gefeiert. Zum 30-jährigen soll es 2025 keine große öffentliche Festivität geben. Geplant sind ein Mitarbeiterfest, ein Kinoband für Abonnenten und eine Veranstaltung während der europäischen Mobilitätswochen. Dabei sollen sich am 20. September die Verkehrsbetriebe vor dem Hauptbahnhof präsentieren, historische Fahrpläne sollen den aktuellen gegenübergestellt werden.

ANDREAS HERMANN

ARCHIVFOTO: ANDREAS FISCHER

Von 0 auf 20 Fahrten in 30 Jahren: NVV hängt Retro-Fahrpläne von 1995 aus und zeigt starke Veränderungen im nordhessischen ÖPNV auf



Wer hätte gedacht, dass aus 10 Fahrten an Sonn- und Feiertagen nach Ahnatal mal 33 werden? Mehr Busse und Bahnen fahren heute täglich länger und mit einer besseren Taktung als noch vor 30 Jahren. Wie sehr sich der Nahverkehr in Nordhessen verändert hat, zeigt der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) nun an verschiedenen Knotenpunkten in der Region mit Retro-Fahrplänen im Aushang auf.

Auf Originalkopien aus 1995 können Fahrgäste etwa die einstige Verbindung von der Haltestelle "Ahnatal-Weimar Bahnhof" mit der Buslinie 49 (Wolfhagen > Ahnatal > Vellmar > Kassel) sehen. Während sich unter der Woche die Verbindungen um 77 Prozent gesteigert haben, konnte das Angebot an Samstagen um 132 Prozent und an Sonntagen von 10 auf 33 Fahrten – und damit um 230 Prozent - gesteigert werden. Und statt Langschläfer-Verbindungen ist am Wochenende beinahe eine 23-Stunden-Dauerverbindung entstanden.

Von 3 auf 22 Fahrten in 30 Jahren kommt da die Haltestelle "Bad Karlshafen Hafenplatz" mit der ehemaligen Buslinie 102 (Hofgeismar > Trendelburg/Gottsbüren > Bad Karlshafen): Die Steigerung der Fahrten ist sonntags um 633 Prozent angestiegen. Von der Haltestelle "Felsberg Gensungen Bahnhof" fuhr 1995 an Sonn- und Feiertagen kein einziger Bus – nun werden 20 Fahrten angeboten. Ähnlich verhält es sich mit der Verbindung von Homberg nach Melsungen. In Felsberg ist zudem eine Steigerung um 950 Prozent an Samstagen zu beobachten (von 2 auf 21 Fahren). Selbst unter der Woche verkehrt die Buslinie 442 (Fritzlar > Wabern/Felsberg > Melsungen) mit 214 Prozent mehr als noch vor 30 Jahren.

Ob an der Haltestelle "Fritzlar Allee", "Hessisch Lichtenau Stadtmitte", "Helsa Bahnhof", "Homberg (Efze) Busbahnhof", "Naumburg Im Hain", "Willingen Bahnhof" oder "Wolfhagen Bahnhof" - seit dieser Woche hängen dort in den Vitrinen die historischen Fahrpläne aus dem Jahr 1995 aus und laden zum Schwelgen in Erinnerungen ein.

Als Kassel 1995 den "Tag der Erde" in der Unterneustadt feierte, und der damalige Bundespräsident Roman Herzog Kassel besuchte, gründete sich aus vielen Verkehrsunternehmen, den Landkreisen und der Stadt Kassel der NVV - mit einem Tarif, einem einheitlichen Fahrplan und einer klaren Struktur für ganz Nordhessen und 15 Anlaufstellen im gesamten Verbund. Zum Verbundstartfest wurde damals mit vereinten Kräften eine Tram aus der Unterführung des Hauptbahnhofs gezogen.

Mit den Reto-Fahrplänen anlässlich des 30-jährigen Bestehens des NVV haben Fahrgäste heute die Gelegenheit, bis zum Ende des Jahres einen Blick auf die Entwicklung des einstigen Verkehrsnetzes zu werfen, und können erahnen, wie sich die Fahrtzeiten in den vergangenen Jahren verbessert haben. Die neuen Taktungen bedeuten kürzere Wartezeiten, mehr Flexibilität und noch bequemere Verbindungen für ganz Nordhessen.

Der NVV ist stolz auf die Verbesserungen, die in den vergangenen 30 Jahren bereits umgesetzt wurden, und freut sich darauf, den Fahrgästen in Nordhessen ein nachhaltiges und zukunftsorientiertes ÖPNV-Netz bieten zu können.

Pressebericht: HNA vom 21.07.2025

Kunden-Frust am Bahnhof

NVV-Servicestelle ist geschlossen – Suche nach neuem Standort

Witzenhausen – Die Türen des Witzenhäuser Bahnhofsbauwerks sind seit 1. Juli rund um die Uhr dicht – denn das Kundenzentrum des Nordhessischen Verkehrsverbunds (NVV) ist geschlossen. Wir haben nachgehakt, wie es jetzt weitergeht.

Seit 18 Jahren gab es als Folge des DB-Fahrkartenschalters das Kundenzentrum, das vom Reisebüro Schmauch betrieben wurde. Der Schalter war bis in den Abend hinein besetzt.

Doch jetzt sind die Regale leer geräumt, damit kann auch die Vorhalle nicht betreten werden. Rütteln an der Tür hilft nichts, ein Zugang ist nicht möglich.

Das Kundenzentrum war Verkaufsstelle für Fahrkarten, Fahrplanauskünfte und bot Kiosk-Artikel an – vom Pott Kaffee und Süßigkeiten zeitweise auch Zeitungen. Und auch über eventuelle Störungen war man bestens informiert. Im Bahnhof befinden sich außerdem zwei WCs.

Jetzt sollen sich Kunden für Tickets und Auskünfte an das Reisebüro Schmauch an der Witzenhäuser Brückenstraße wenden. Dort hält Anja Berlin die Stellung, die 15 Jahre im Bahnhof tätig war.

Berlin ist angestellt bei der Firma Transdev, die eine bundesweite Ausschreibung gegen die DB gewonnen hat. Im Herbst 2024 kam es zu einem folgenschweren Wasserschaden. Der Eigentümer, der nicht Betreiber ist, sah zwar mehrfach nach den Schäden, aber saniert wurde



Nordbahnhof in Witzenhausen: Das Empfangsgebäude ist dicht.

FOTO: WERNER KELLER

nichts. Anja Berlin: „Es tat sich nichts.“

Der Bahn-Service im Reisebüro Schmauch ist eine Übergangslösung, wie eine Pressesprecherin des NVV in Kassel mitteilte. Auf Dauer werde es einen neuen Standort für das Kundenzentrum in Witzenhausen

geben. Man sei auf der Suche.

„Wir entschuldigen uns bei allen Fahrgästen für mögliche Unannehmlichkeiten, die durch den Standortwechsel entstanden sind“, heißt es außerdem vom NVV.

Die Frage, ob der Bahnhof künftig immer geschlossen blei-

be, könne man nicht beantworten. Denn der NVV sei nicht Eigentümer.

Erster Stadtrat Rainer Winkler, der zurzeit Bürgermeister Lukas Sittel vertritt, zeigte sich von der Entwicklung überrascht: „Eine Verschlechterung des Services“, kommentiert er.

Als Bahnkunde habe er das Angebot am Bahnhof zu schätzen gewusst. Er hoffe, dass es eine neue Lösung für das Servicezentrum geben werde. Die Stadt habe keinen Einfluss, Eigentümer des Bahnhofs sei eine Immobiliengesellschaft.

WERNER KELLER

Bauarbeiten schränken Busverkehr ein

Linien 200, 221 und 224 sind von Fahrplanänderungen betroffen

Waldkappel – Die Bundesstraße 7 zwischen Oetmannshausen und der A 44-Anschlussstelle Waldkappel wird instandgesetzt (wir berichteten). Die Bauarbeiten haben Einfluss auf mehrere Buslinien: Ab dem kommenden Montag, 11. August, kommt es bis voraussichtlich Freitag, 5. September, zu Fahrplanänderungen. Das teilt der NVV mit.

Die **Buslinie 200**, die von Eschwege über Waldkappel bis nach Hessisch Lichtenau führt, wird nicht den üblichen Weg über Bischhausen und Oetmannshausen befahren. Stattdessen wird der Bus zwischen Waldkappel und Reichensachsen über die A44 umgeleitet. Im Zeitraum der Bauarbeiten können folgenden Haltestellen daher nicht angefahren werden: Bischhausen Landstraße, Bischhausen Abzweig Bahnhof und Oetmannshausen Kasseler Straße.

Die Verbindungen in Richtung der Schulstandorte Eschwege, Sontra und Waldkappel werden weiterhin gewährleistet (teilweise mit Umstieg). Die Fahrten der **Linie 221** (Eschwege, Waldkappel, Hetzerode, Eltmannsee) und der **Linie 224**



Fahrplan wird geändert: Ab dem 11. August kommt es wegen Bauarbeiten auf der B7 zu Einschränkungen.

SYMBOLFOTO: ANNA-LAURA WEYH/NH

(Waldkappel, Sontra, Stadthosbach, Waldkappel) nutzen eine Ausweichroute zwischen Waldkappel und Bischhausen. Die Fahrtangebote bedienen die Haltestelle „Bischhausen Feuerwehr“, welche in etwa 450 Metern Entfernung zur Haltestelle „Bischhausen Landstraße“ gelegen ist.

Für die Fahrten außerhalb

der Schulzeiten wurde ein Anruf-Sammel-Taxi (AST) als **Linie 223** eingerichtet, welches auf Bestellung zwischen Bischhausen, Oetmannshausen und Reichensachsen verkehrt und dort einen Anschluss zur Linie 200 in die Richtungen Eschwege bzw. Waldkappel/Hessisch Lichtenau herstellt. Der NVV empfiehlt, die jeweilige Fahrt

vor dem Start zu überprüfen. Das Taxi kann per Telefon, über die NVV-App oder in der Fahrplanauskunft gebucht werden.

Kontakt: NVV Service-Telefon, Tel.: 0800/9 39 08 00 (erreichbar täglich von 5 bis 22 Uhr, Freitag und Samstag bis 0 Uhr). Online: nvv.de/fahrplanauskunft oder nvv.de/baustellen. juh



Eine Abfahrt, wie unser Bild beispielhaft zeigt, ist in den Ferien an der Haltestelle Mittelpunktschule nicht möglich. Der Bus fährt erst zu Beginn der Schulzeit wieder. SYMBOLBILD: JAN WOTASOWA

Verwirrung um Haltestelle

Mittelpunktschule in Waldkappel wird in Ferien nicht bedient

Waldkappel – Es herrscht Verwirrung um die Haltestelle Mittelpunktschule in Waldkappel: Führt der Bus 200 nun von dort aus Richtung Eschwege ab? Oder fährt er doch nicht?

Bereits 13-mal wartete ein Fahrgast aus Waldkappel (Name ist der Redaktion bekannt) auf diese Buslinie – vergeblich. Mehrmals in der Woche fährt der 63-jährige eigentlich nach Eschwege, um Einkäufe zu erledigen, Termine wahrzunehmen oder um „einfach mal herauszukommen“. In den Sommerferien ist dies allerdings nicht möglich: Die Haltestelle Mittelpunktschule wird nicht angefahren, weil sie zu dieser Zeit weniger stark frequentiert wird. Es handelt sich um eine schulzeitbezogene Haltestelle, teilt der NVV auf Anfrage mit. „Das geht auch aus dem Fahrplan-Ausgang hervor, der an der Haltestelle zu finden ist. Fahrten, die mit einem S gekennzeichnet sind, verkehren nur an Schultagen.“

Und tatsächlich: Der Fahrplan der Buslinie 200 gibt vor Ort an, dass Fahrgäste um 15:54 Uhr Richtung Eschwege befördert werden können. Zudem: während der Schulzeit, denn die Verbindung ist mit einem „S“ für „an Schultagen“ gekennzeichnet. Allerdings werden weitere Abfahrtszeiten nicht aufgelistet. Die Linie



Die Bus-Haltestelle Mittelpunktschule sorgt bei einem Fahrgast aus Waldkappel für Verwirrung. FOTO: JULIA STÖREN

verkehrt dort jedoch öfter, etwa morgens um 7:54 Uhr oder auch nachmittags um 15:54 Uhr – während der Schulzeiten.

■ Neuer Fahrplan

Bereits vor einigen Monaten hatte der Fahrgast aus Waldkappel das Unternehmen darauf hingewiesen. Der NVV betont auf Anfrage, dass an der Haltestelle Mittelpunktschule nun ein neuer Plan platziert werden soll.

Nun wird die Verwirrung aber noch größer: Die besagte Haltestelle wird in den Ferien nicht angefahren, so viel ist inzwischen klar. Das Problem: Der 63-jährige Fahrgast aus Waldkappel wartet dennoch vergeblich auf die Buslinie

200, um seine Wege in Eschwege erledigen zu können. Denn: In der App des NVV und auch im Online-Fahrplan wird angezeigt, dass diese Linie eben doch nach Eschwege fährt. „Man fühlt sich einfach nicht beachtet. Ich verlasse mich schließlich darauf, was mir dort angezeigt wird“, meint der Waldkappeler. Also kontaktierte der Fahrgast direkt die Service-Hotline des NVV. „Doch das hat nichts gebracht. Am Telefon wird mir gesagt, dass der Bus laut Fahrplan fährt. Aber das macht er ja gar nicht.“

Dieser Vorgang ist den zuständigen Mitarbeitern erst seit wenigen Tagen bekannt, berichtet der NVV. Hierbei handelte es sich um einen elek-

tronischen Fehler, der nun schnell behoben werden soll. „Wir bitten unsere Fahrgäste um Entschuldigung“, teilt Pressesprecherin Alisa Göbel mit. Die Mitarbeiter des Service-Telefons greifen auf die gleichen Informationen wie die Fahrgäste selbst zu – so wird auch hier fälschlicherweise die Meldung weitergegeben, dass der Bus in den Ferien an der Mittelpunktschule abfährt.

■ Alternative Haltestellen

Der 63-jährige Fahrgast will zudem mehrfach beobachtet haben, dass die Buslinie 200 in Richtung Eschwege in den Ferien dennoch die Haltestelle an der Schule angefahren haben soll. Der NVV teilt mit, dass es sich dabei nicht um einen regulär verkehrenden Bus dieser Linie handeln kann. Vielmehr, so die Vermutung, könnte ein Fahrer dort Halt gemacht haben, um zum Beispiel eine Pause einzulegen. „Der NVV und das Verkehrsunternehmen Frölich-Reisen betonen, dass dieser Halt in den Ferien nicht bedienwürdig ist.“

Stattdessen können Fahrgäste, die nach Eschwege mit dem Bus fahren möchten, eine andere Haltestelle in der Nähe aufsuchen – etwa an der Kirche oder an der Wehrgasse in Waldkappel. Dort fährt die Linie auch während der Ferienzeiten ab. JULIA STÖREN



E-Busse sind noch Seltenheit im nordhessischen Stadtbild

Noch sind Busse wie er eine Seltenheit im öffentlichen Stadtbild in Nordhessen. Eschwege ist nach Kassel erste die zweite Stadt in der Region, die Stadtbusse mit Elektroantrieb einsetzen. Drei Stück hat

das Unternehmen Frölich Linie für den Eschweiger Stadtverkehr mit Unterstützung von Fördermitteln im vergangenen Monat angeschafft (wir berichteten). Doch was sind die Vorteile, wie sind die

(Mit-)Fahreigenschaften, wie erleben ihn Passanten und wie fügt er sich in den Stadtverkehr ein? Wir haben es auf einer Rundfahrt getestet. FOTO: TOBIAS STÜCK

» SEITE 3



Die neuen Busse mit Elektro-Antrieb fahren auf den Eschweiger Stadtlinien 1 und 2. Sie sind drei Meter länger als die alten Dieselmotoren und sind weniger laut. FOTO: MARIUS GOGOLLA

Leiser, größer, angenehmer

Wie fährt es sich in einem der neuen E-Stadtbusse?

Eschwege – Es rumpelt, die Luft ist stickig und die Ausdünstungen der Fahrgäste tropfen gefühlt schon von der Decke – Busfahren kann anstrengend sein. Besonders dann, wenn der Einkauf oder der Kinderwagen noch mit muss, aber alle Plätze bereits belegt sind, wird es schnell stressig. Doch mittlerweile gibt es in Eschwege die elektronisch betriebenen Stadtbusse: Sie sind größer, das Fahrgefühl ist deutlich sanfter als das des dieselebetriebenen Pendelbusses und nebenbei schonen sie die Umwelt. Außerdem funktioniert die Klimatechnik besser, was sich besonders an heißen Tagen bemerkbar macht. Nach einer Fahrt im neuen und alten Stadtbus zeigt sich, welche Vor- und Nachteile die Elektro-Variante hat.

An der Haltestelle Marktplatz warten am Dienstagmittag bereits mehrere Menschen auf den Stadtbus der Linie 2. Schon beim Einsteigen in einen der neuen Elektro-Busse fällt auf, dass sie deutlich geräumiger sind als die alten Dies-

selbusse. „Insgesamt drei Meter länger sind die neuen Busse“, erklärt ein Busfahrer, der bereits seit zehn Jahren seinen Job im Eschweiger Stadtverkehr ausübt. „Dadurch ist innen mehr Platz, was gut für die Gäste ist. Aber das Fahren wird dadurch an engen Stellen schwieriger.“

Eine solche enge Stelle befindet sich auf dem Marktplatz, in Fahrtrichtung Rathaus. Wenn nämlich jemand sein Auto vor den Sitzbänken parkt, die den Bereich der Fußgängerzone vom befahrbaren Teil des Marktplatzes trennen, können die Busfahrerinnen und Busfahrer die langen Gefährte nicht um die U-Kurve lenken. „Das war schon mit den alten Bussen schwer, aber mit den neuen längeren Bussen ist es nochmal schwieriger geworden“, erzählt der Busfahrer. Das Halten ist nicht erlaubt – doch es kommt immer wieder vor, dass dort Autos stehen. Dann wird auch mal die Hupe eingesetzt, um den Falschparker zu verschrecken. „Aber für

Fußgängerinnen und Fußgänger habe ich eine leisere Glocke“, sagt der Busfahrer lachend und demonstriert direkt die neue Funktion.

Trotz der größeren Dimensionen sei das Fahrgefühl der neuen E-Busse insgesamt angenehmer. „Ich habe schon viele unterschiedliche Busse gefahren“, so der Busfahrer. „Die E-Busse lassen sich wirklich gut steuern, sind leiser und weniger holprig.“ Das finden auch die Fahrgäste, wie etwa eine Frau aus Eschwege, die regelmäßig mit dem Stadtbus fährt. „Ich finde es gut, dass die Busse leiser sind und man nicht so durchgetrillert wird“, sagt sie. „Allerdings muss ich bemängeln, dass die Absätze vor den hinteren Plätzen sehr hoch und damit nicht für jeden Fahrgast gemacht sind.“

Im vorderen Teil der neuen E-Busse gibt es Raum für Menschen mit Kinderwagen, Rollstuhl und Rollatoren. Die Sitze sind größer und bieten genügend Freiraum. Im hinteren Teil sind die Sitzplätze enger

und erhöht. Wenn die vorderen Plätze jedoch alle belegt sind, wird es schnell schwierig für Seniorinnen und Senioren, Menschen mit Beeinträchtigung und Menschen mit Kinderwagen, sich auf einen der hinteren Plätze zu setzen.

Was jedoch durchaus praktisch ist, sind die USB-Ladestellen neben den Sitzplätzen. Wer auf der 17 Minuten langen Fahrt vom Marktplatz zum Platz der deutschen Einheit (Stadtlinie 2) oder auf dem 28 Minuten langen Weg vom Platz der deutschen Einheit zur Döbnerstraße (Stadtlinie 1) etwa sein Handy laden möchte, braucht dafür nur ein passendes USB-Kabel. Ist die Endhaltestelle erreicht, sind wieder ein paar mehr Prozent an Akkukapazität vorhanden. Und wenn dann der Busfahrer auch noch sehr freundlich ist – der „beste Busfahrer in Eschwege“, wie er scherzhaft beim Aussteigen hinterherruft –, ist eine Fahrt mit den neuen Elektro-Bussen ein positives Erlebnis im Eschweiger Stadtverkehr. MARIUS GOGOLLA

Drei weitere barrierefreie Haltestellen

Einstieg und Wartephase auf der Eschweger Struth wird angenehmer

Eschwege – In Eschwege werden die nächsten drei Bushaltestellen barrierefrei umgestaltet. In den kommenden Wochen werden die Bushaltestellen

„Freiherr-vom-Stein-Straße“ und „Struthstraße“ jeweils mit einer neuen Buswartehalle ausgestattet; gleiches gilt für die Bushaltestelle „Kreuzkirche“.

Das Personenbeförderungsgesetz schreibt vor, dass eigentlich bis zum 1. Januar 2022 alle Haltestellen in Deutschland barrierefrei sein müssen. Zuständig für den Umbau sind die Kommunen. Aber: Keine Kommune in Deutschland hat das Ziel erreicht. In Eschwege wurden bereits einige Haltestellen umgestaltet; jetzt werden die Maßnahmen fortgesetzt.

Der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen wird vom Land Hessen gefördert und bedeutet in der Hauptsache, dass die Haltestellen einen Bord erhalten, an den der Bus so anfahren kann, dass zwischen dem Gehweg und dem Bus nur noch ein kleiner Spalt besteht, der mit Rollstühlen oder Rollatoren problemlos überwunden werden kann. Zu der Barrierefrei-



Barrierefrei: Die Haltestelle an der Goethestraße wurde bereits modernisiert.

ARCHIVFOTO: TOBIAS STÜCK

heit gehören auch Querungshilfen für Sehbehinderte und Unterstellmöglichkeiten, von

denen aus man den ankommenden Bus sehen kann und die auch für den Fahrer einsehbar

sind.

Die Arbeiten haben begonnen und sind in drei Abschnitte eingeteilt. Begonnen wird an der Bushaltestelle „Freiherr-vom-Stein-Straße“. Nach der Fertigstellung ist der Ausbau der Bushaltestelle „Struthstraße“ an der Reihe. Abschließend finden die Arbeiten an der Bushaltestelle „Kreuzkirche“ statt.

Während der dreiwöchigen Bauarbeiten der Hermann Riede Straßen- und Tiefbau GmbH aus Kassel kommt es an der Bushaltestelle „Freiherr-vom-Stein-Straße“ zur Vollsperrung des Durchgangsverkehrs zwischen der Freiherr-vom-Stein-Straße und der Beethovenstraße. Rund um die Bushaltestelle „Struthstraße“ gibt es eine Vollsperrung des Durchgangsverkehrs zwischen der Hochhuthstraße und der Julius-Schmincke-Straße. An der Bushaltestelle „Kreuzkirche“ gibt es eine halbseitige Teilsperre der Fahrbahn. „Während der Vollsperrungen können die jeweiligen Bushaltestellen vom ÖPNV nicht angefahren werden. Der Stadtbusverkehr wird umgeleitet“, heißt es vonseiten der Stadt.

ts

EVELYN LUDOLPH

Deutschlandticket für 63 Euro

Preis orientiert sich künftig an festgesetztem Kostenindex

München – Der Preis des Deutschlandtickets im Nahverkehr soll im kommenden Jahr von derzeit 58 Euro auf 63 Euro im Monat steigen. Das beschloss die Verkehrsministerkonferenz in München.

Zu Jahresbeginn war der Preis des Tickets von 49 Euro auf 58 gestiegen. Das Deutschlandticket gibt es seit Mai 2023. Es wird nach Branchenangaben von rund 14 Millionen Menschen genutzt und ermöglicht bundesweit Fahrten im öffentlichen Regional- und Nahverkehr.

Hintergrund der erneuten Preiserhöhung zum 1. Januar 2026 ist ein Finanzstreit zwischen Bund und Ländern. Knackpunkt war die Frage, wie Mehrkosten bei Verkehrsunternehmen ausgeglichen werden sollen – über die drei Milliarden Euro pro Jahr hinaus, die Bund und Länder bisher zusammen bereitstellen und auch für das kommende Jahr geben wollen. Sowohl der

Bund und die Länder geben jeweils 1,5 Milliarden Euro. Das Deutschlandticket ist im Vergleich zu bisherigen Abos günstiger, das sorgt für Einnahmeausfälle.

Ohne eine „Dynamisierung“ der drei Milliarden Euro von Bund und Ländern drohe bereits 2026 eine massive Finanzierungslücke von prognostizierten 800 Millionen Euro, hatte Alexander Möller, Geschäftsführer des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), gesagt.

Streit zwischen Bund und Ländern

Vor der Verkehrsministerkonferenz hatten Länderminister der Bundesregierung die Schuld an einer Preiserhöhung gegeben. So sagte die rheinland-pfälzische Verkehrsministerin Katrin Eder (Grüne), der Bund löse seine Versprechungen aus dem Koalitionsvertrag nicht ein. Im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und

SPD heißt es zum Deutschlandticket, der Anteil der Nutzerfinanzierung solle ab 2029 schrittweise und sozialverträglich erhöht werden.

Den Preis für das Ticket setzt die Verkehrsministerkonferenz (VMK) der Länder fest. Der Bund ist Gast. Formell beschlossen wird die Erhöhung dann noch mal im Bundesrat. Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (CDU) war bei den Gesprächen in München nicht dabei.

Von 2027 an soll der Preis des bundesweit gültigen Deutschlandtickets im Nahverkehr nach einem festen Mechanismus gebildet werden. Einfluss finden sollen zum Beispiel Lohn- und Energiekosten, sagte Christian Bernreiter, Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr (CSU). Die Nutzer und Verkehrsunternehmen hätten dann Klarheit.

Der Bund sei bereit, für das Ticket bis 2030 gesichert 1,5 Milliarden Euro pro Jahr zur

Verfügung zu stellen, sagte Bernreiter weiter. Die Länder geben ebenfalls 1,5 Milliarden. Das Ticket sorgt für Einnahmeausfälle bei Verkehrsunternehmen, weil frühere Abos teuer waren.

Stefan Schnorr, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, sprach von einem guten Tag. Es gebe Klarheit, dass das Ticket dauerhaft Bestand habe. Der Bund habe die Mittel für die kommenden Jahre zugesagt, trotz knapper Kassen. Zur Finanzierung werde es keine Hängepartie mehr geben.

Niedersachsens Verkehrsminister Grant Hendrik Tonne dagegen bedauerte die Einigung. Für Gutverdiener sei die Anhebung von 58 auf 63 Euro „verkräftbar, aber Menschen mit knappem Budget werden jetzt das D-Ticket hinterfragen“, sagte der SPD-Politiker. „Umso mehr, als dass wir mit weiteren Preissteigerungen in den kommenden Jahren zu rechnen haben.“ dpa **POLITIK**

Auch im Alter noch mobil

Großalmeröder Seniorenbeirat und NVV informierten zu Nahverkehr

Großalmerode – Schnell beim Supermarkt, Arzt oder im Café? Mit dem Auto kein Problem. „Doch wie sind Sie in fünf oder zehn Jahren unterwegs?“, lautete die zentrale Frage, die Gabrielle Rübke, Mobilitätsberaterin des Nahverkehrs Werra-Meißner (NWM) und des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV), den Rentnerinnen und Rentnern in Großalmerode stellte. Denn: Bleibt das Auto mit steigendem Alter in der Garage, werden Bus und Bahn die Fortbewegungsmittel der Wahl, um etwa einen gemütlichen Nachmittag mit einem Kinobesuch und anschließend dem Kaffee in Witzenhausen zu verbringen.

Mit der Veranstaltung „Bleib mobil! Gut informiert Bahn, Bus und AST nutzen“ in den Räumen des Seniorenbeirates Großalmerode, nutzten Senioren die Möglichkeit, sich frühzeitig um das Thema Mobilität zu kümmern. „Denn wenn man zu lange wartet, gelingt so ein Umstieg nicht mehr so leicht“, sagte Rübke.

Als Teil der europäischen Mobilitätswoche, in diesem Jahr unter dem Motto „Mobilität für alle!“, sowie der Aktionswoche „Älter werden im Sozialraum“ (ÄlWIS) der Familienbildungsstätte Eschwege zeigte die Referentin den Teilnehmern, etwa wie sie per Bus von A nach B – oder besser, von Großalmerode zum Lichtenauer Wochenmarkt – gelangen. Auch, wo die Preise der Fahrten sowie die Auskünfte zu Verbindungen und Tickets zu finden sind – online und per Telefon – waren



Sie bleiben auch im Alter mobil: Gabrielle Rübke (zweite von links) informierte interessierte Rentner in Großalmerode über die Möglichkeiten im Nahverkehr.

FOTO: EVELINA KERN

willkommene Auskünfte.

In vielen Punkten sind sie sehr fit – das stellten die Teilnehmer etwa unter Beweis, als es hieß: „Zum Seniorenkino in Witzenhausen, jeden zweiten Dienstag um 15 Uhr, fahren sie an der Haltestelle Großalmerode Speckplatz. Welchen Bus nehmen Sie für den Hinweg?“ Eine Aufgabe, die die Großalmeröder auch ohne App, auf analogem Wege, bestens zu lösen wussten – selbst Details wie Feiertage und Schulferien, auf die es zu achten galt, stellten keine Hindernisse dar.

Doch was, verquatscht man sich am Abend und der letzte reguläre Bus hat die Haltestelle bereits verlassen – auf dem Plan steht nun nur noch „AST“. Doch mit Bäumen hat das nichts zu tun, wie die Mobilitätsberaterin erklärt. „Haben Sie schon mal ein Anruf-Sammel-Taxi bestellt?“ Eine Frage, auf die Rübke lediglich Kopfschütteln als Antwort erhielt. „Dabei kann das AST wesentlich stärker genutzt werden“, sagte Bürgermeister Finn Thomsen. So könne man auch wieder mobiler werden.

Schließlich sollen sie den regulären Busverkehr auf Strecken und zu Uhrzeiten ergänzen, die nicht stark nachgefragt sind.

AST so früh wie möglich buchen

Aber wie genau bucht man denn die Buslinien, die lediglich auf Bestellung fahren? Über das Service-Telefon des NVV, online über nvv.de oder über die NVV-App soll man dafür mindestens 30 Minuten vor der Fahrt – „aber am liebsten so früh wie möglich“, sagt Rübke – eine AST-Fahrt buchen.

Name, Datum, Abfahrtszeit, Start- und Zielhaltestelle und ob man bereits im Besitz einer Fahrkarte ist – diese Auskünfte sollte man für die Person am anderen Ende der Leitung bereithalten, erklärt Rübke. Doch auch die Anzahl der Mitfahrer, Angaben zu zusätzlichem Gepäck, Rollator oder Kinderwagen werden abgefragt. Außer Führ- und Assistenzhunden seien „nur kleine Hunde in Transportboxen erlaubt“. Menschen mit Rollstuhl sollten ihre Fahrt 24 Stunden vorher anmelden.

EVELINA KERN

Desolater Knotenpunkt

Grüne Landtagsabgeordnete besichtigen den Bahnhof in Eichenberg

Eichenberg Bahnhof – Die Scheiben sind eingeschlagen, vor dem Haus steht Metall-Schrott, darunter ein Lastwagen. Das Bahnhofsgelände von Eichenberg bietet seit Jahren keinen schönen Anblick. Davon – und von den Gegebenheiten im Bahnhof mit fehlenden Toiletten und nicht gegebener Barrierefreiheit – machten sich am Donnerstag der Vorsitzende der Grünen-Landtagsfraktion Mathias Wagner und die verkehrspolitische Sprecherin Katy Walther ein Bild von der Situation.

Karl-Heinz-Riechel, Neu-Eichenbergs Ortsverbandsvorsitzender der Grünen, und die Kreistagsabgeordnete Sigrid Erfurth berichteten bei der Besichtigung, dass der Bahnhof in Eichenberg täglich von mehr als 3000 Menschen genutzt wird – großteils, um umzusteigen, da der Bahnhof ein wichtiger Knotenpunkt ist, an dem sich Züge teilen, um zum Beispiel nach Kassel und Eschwege zu fahren.

Im anschließenden Gespräch mit Bürgermeister Marcus Stolle gab dieser einen Einblick in den aktuellen Sachstand zum Bahnhof.

■ Das Gebäude

Das Bahnhofsgelände gehört

einer Privatperson, die schwer erreichbar ist. Wie Stolle berichtete, reagiere diese nur schnell, wenn die Deutsche Bahn (DB) drohe, das Gleis 1, das über das Haus erreichbar ist, zu schließen. Von seiner Seite aus sei es erst in den vergangenen vier Wochen zu zwei Telefonaten gekommen. Nun hoffe er, den Eigentümer schnellstmöglich zu einem Gespräch über die Zukunft des Hauses zu bewegen. Sollte dieser verkaufen wollen, schließe er nicht aus, dass die Gemeinde ein Gebot abgibt und nach Investoren sucht.

Ein weiteres Problem: Das Gebäude steht unter Denkmalschutz. Stolle sagte, dass er das zuständige Landesamt für Denkmalschutz zu einem Vor-Ort-Termin gebeten habe. Dieser wurde abgesagt mit der Begründung, dass der Zustand noch nicht so desolat sei.

■ Die Bahnanlage

Laut Stolle ist das Ziel, die Unterführung zu den Gleisen nicht erst 2030 barrierefrei zu bekommen. „Uns läuft die Zeit davon“, sagte er. Schwierig sei, dass die Bahn die Gemeinde nicht in die Planungen einbindet, da die Gemeinde etwa den Vorplatz des Bahnhofs mitgestalten wolle.



Flickwerk und Warnsignale sahen in der Unterführung die Grünen-Landtagsabgeordneten Katy Walther (von links) und Mathias Wagner, der Ortsverbandsvorsitzende Karl-Heinz Riechel sowie die Kreistagsabgeordneten Sigrid Erfurth und Christiane Weller. FOTO: NICOLE DEMMER

Bei einem Gespräch Anfang 2024 zwischen Deutscher Bahn, Land, NVV und Gemeinde hat die Bahn Ideen vorgestellt, aber keine konkreten Pläne. Nach diesen soll der Zugang zu den Gleisen über Rampen erfolgen, Start der Bauarbeiten soll 2028 sein. Allerdings sei im Gespräch bekannt geworden, dass die Kosten von einstmals

40 Millionen steigen. Hier hat das Land nach dem Grund und einer konkreten Planung gefragt. Liegt diese vor, muss das Land, das einen Teil der Kosten trägt, zügig zustimmen, damit die Arbeiten ausgeschrieben werden können.

Katy Walther wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es sowohl ein Landesprogramm für den Ausbau von

Bahnhöfen gibt als auch Fördermittel aus dem Nahmobilitätskonzept, um zum Beispiel Fahrradstellplätze zu schaffen. „Bleiben Sie bitte dran“, betonte Wagner. Die beiden Landtagsabgeordneten versicherten, weitere Möglichkeiten zu erfragen.

■ Der Beauftragte

„Neu-Eichenberg ist das Ein-

trittstor nach Hessen von Norden nach Süden und dieses Eintrittstor befindet sich in einem desolaten Zustand. Schon allein deswegen muss der Bahnhof Neu-Eichenberg mit über 3000 Fahrgästen pro Tag eine hohe Priorität genießen“, sagt auf Nachfrage Knut John (SPD), Beauftragter für den ländlichen Raum beim hessischen Wirtschaftsministerium. In Kürze werde mit allen Beteiligten ein Termin einberufen. Seine Aufgabe ist, Schnittstelle zwischen den Beteiligten zu sein und zu moderieren.

Dass die Bahn die Unterführung zu den Gleisen barrierefrei herstellen müsse, verstehe sich von selbst, so John, der den Beginn der Renovierungs- und Sanierungsarbeiten mit 2028 für realistisch hält. „Die Dringlichkeit der Sanierung ist bei der DB hinterlegt, deshalb ist davon auszugehen, dass dies funktioniert.“

Für das Bahnhofsgelände gilt laut John, dass Eigentum verpflichtet. Es muss in einen ordentlichen Zustand gebracht werden. „Hier müssen alle Register gezogen werden, die das Gesetz erlaubt.“ Bezüglich des Bahnhofsumfelds müsse die Gemeinde größtmögliche – auch finanzielle – Unterstützung erhalten. NICOLE DEMMER

Sie sorgen für eine neue Bushaltestelle

Schüler sammeln Spenden und realisieren mithilfe der Stadt ihr Projekt in Fürstentagen

Fürstentagen – Ihnen ist die neue Bushaltestelle in Fürstentagen zu verdanken: Ben Voigt, Luis Wagner, Hannes Neugeboren, Justus Brückmann und Finn Petersen haben in einem Schulprojekt den Bau der Haltestelle realisiert. Unter Anleitung ihrer Lehrer von der Freiherr-von-Stein-Schule und mit Unterstützung der Stadt Hessisch Lichtenau wurde das Wartehäuschen gegenüber der Mehrzweckhalle nun vollendet.

Alle Schüler des achten Jahrganges hatten im vergangenen Jahr zum ersten Mal die Aufgabe, sich einem sozial nachhaltigen Projekt anzunehmen. „Wir hatten erst einen Spielplatz angedacht, sind dann aber auf die Bushaltestelle gekommen“, berichten die Schüler, die inzwischen

schon die neunte Klasse besuchen. Denn sie kennen es selbst, wie es ist, bei Wind und Wetter auf den Bus warten zu müssen.

Um das Projekt realisieren zu können, kontaktierten sie zunächst Bürgermeister Dirk Oetzel. Der und die Kollegen der Stadtverwaltung übernahmen den verwaltungstechnischen Teil. Die Schüler selbst machten sich auf die Suche nach Spenden. Insgesamt organisierten sie 6200 Euro. „Wir danken allen Spendern, vor allem dem Ortsbeirat Fürstentagen und der Stiftung Krankenhaus Fürstentagen“, sagt Justus Brückmann. Zudem habe Holger Wiese sie mit 1000 Flyern bei der Spendensammlung unterstützt: Auf einer Seite konnten sie Werbung für ihr Projekt ma-



Sie freuen sich über das Ergebnis ihrer Zusammenarbeit: Fachbereichsleiter für Tiefbau Volker Witzel, die Schüler Ben Voigt und Luis Wagner, Bürgermeister Dirk Oetzel, stellvertretende Schulleiterin Anke Petersen, die Schüler Hannes Neugeboren, Justus Brückmann und Finn Petersen sowie Lehrer Johannes Schomberg nutzen die neue Bushaltestelle in Fürstentagen. FOTO: EVELYN LUDOLPH

chen, auf der anderen Seite machte Wiese Werbung für sein Unternehmen. Das Fundament für die Haltestelle wurde vom Bauhof übernommen.

„Wir haben erst einige Ausschreibungen gemacht, aber es wurde nicht günstiger“, berichtet Volker Witzel aus der Stadtverwaltung. Das günstigste An-

gebot lag bei 8500 Euro, der Bauhof habe es dann weitaus günstiger bauen können.

Mit dem Bushäuschen haben die fünf Schüler das größte und

kostspieligste von 42 Projekten unter dem Motto „Wir tun was“ realisiert. Diese seien ganz vielfältig gewesen, berichten die stellvertretende Schulleiterin Anke Petersen und Lehrer Johannes Schomberg. So wurden Sitzgelegenheiten realisiert, Spenden für das Familienzentrum Arche und das Tierheim Mau-Wau-Insel gesammelt, Mittagstisbetreuung unterstützt und vieles mehr. Die Schüler haben sich dafür selbstständig in Gruppen zusammengeschlossen und ihr Thema gesucht. Im vergangenen Herbst begannen sie mit der Umsetzung und präsentierten ein halbes Jahr später ihre Ergebnisse. Mit denen sind Petersen und Schomberg so zufrieden, dass dieses Format fortgesetzt werden soll. elu

Emissionsfrei mit dem ÖPNV unterwegs

Elektromobilität: NVV prüft Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Elektrobusse

Werra-Meißner – Umweltfreundlicher unterwegs mit dem ÖPNV in Nordhessen: Der Nordhessische Verkehrs Verbund (NVV) will das Thema Elektromobilität bei Bussen im NVV-Gebiet vorantreiben – und engagiert sich deshalb für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Elektrobusse in der Region.

Um den Einsatz des NVV für die Klimawende in Nordhessen vorzustellen, war der NVV jetzt auch beim Zukunftsforum Energie und Klima in Kassel vertreten – und präsentierte in Zusammenarbeit mit dem Busunternehmen Frölich einen elektrisch betriebenen Linienbus. Besucher des Zukunftsforums hatten die Möglichkeit,

als Fahrgäste Probefahrten mit dem E-Bus zu unternehmen.

Bedarf für Lademöglichkeiten

„Die Busse im NVV-Gebiet legen oftmals hunderte Kilometer pro Tag zurück. Damit diese Busse vollelektrisch fahren können, braucht es eine verlässliche und flächendeckende Ladeinfrastruktur. Der Aufbau einer solchen Infrastruktur steht und fällt mit der finanziellen Förderung durch den Bund“, sagt NVV-Geschäftsführer Marian Volmer. Der Bedarf für Lademöglichkeiten für Elektrobusse in Nordhessen wird in den kommenden Jahren steigen, da künftig deutlich

mehr Busse mit elektrischem Antrieb im ÖPNV unterwegs sein werden. Einige Busunternehmen im NVV-Gebiet bereiten sich darauf bereits vor und planen, an ihren jeweiligen Firmenstandorten Elektro-Ladepunkte für ihre Busse einzurichten – oder haben dies schon getan. Die Firma Frölich beispielsweise setzt aktuell insgesamt vier Elektrobusse ein: drei im Stadtverkehr in Eschwege (WR berichtete), einen im Stadtverkehr in Melsungen. Am Unternehmensstandort in Eschwege hat Frölich daher auch eine Ladestation für sechs Elektrobusse errichtet, die für weitere Busse ausgebaut werden kann.

Allerdings gibt es im NVV-Gebiet

biet auch kleinere Busunternehmen – diese verfügen teilweise nicht über die finanziellen Ressourcen, um eigene Ladepunkte zu schaffen. Damit auch diese weiterhin am Markt bestehen können, muss es auch für sie künftig gut erreichbare E-Lademöglichkeiten geben. Deshalb prüft der NVV, welche Möglichkeiten es für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Elektrobusse in Nordhessen gibt.

Anteil emissionsfreier Busse erhöhen

Aktuell sind auf den knapp 290 Buslinien im NVV-Gebiet mehr als 600 Busse sowie etwa 30 Kleinbusse (Sprinter) im Ein-

satz. 14 Busunternehmen betreiben derzeit den Busverkehr in Nordhessen im Auftrag des NVV. Auch wenn schon einige Busse mit elektrischem Antrieb im Einsatz sind, 97 Prozent der Fahrzeuge sind allerdings noch mit Diesel-Antrieb unterwegs.

Dies soll sich innerhalb der kommenden fünf Jahre ändern: Den gesetzlichen Vorgaben zufolge muss der Anteil der emissionsfreien Busse deutlich erhöht werden. Im NVV-Gebiet betrifft dies zunächst Verkehrsverträge in den Landkreisen Kassel, Schwalm-Eder und Hersfeld-Rotenburg, die in den kommenden Jahren neu ausgeschrieben werden.

Weitere Informationen: nvv.de

red/juh



Stadtgeschichte auf Schienen: Der Eschweyer Bahnhof wird 150 Jahre alt

Der heutige 31. Oktober markiert ein besonderes Datum in der Eschweyer Stadtgeschichte: Der Bahnhof wird 150

Jahre alt. Aus diesem Anlass blicken wir zurück auf herausragende Ereignisse in der Historie. Unser Foto zeigt die umj-

belte Einfahrt des Eröffnungszuges am 12. Dezember 2009 – den Neuanfang für den Bahnhof. esp/FOTO: Helmut Mayer» **SEITE 4**

Ein Stück Geschichte auf Schienen

150 JAHRE ESCHWEGER BAHNHOF Erinnerungen an ein Wahrzeichen im Wandel der Zeit

Eschwege – Der heutige 31. Oktober ist ein sehr besonderer Tag für den Eschweiger Bahnhof: Er wird genau 150 Jahre alt. Anlass genug, um zurückzublicken auf einige herausragende Ereignisse seiner bewegten Geschichte.

■ Die ersten Jahre

Alles begann mit dem Bau der Bebra-Friedländer Eisenbahn und einer Stichstrecke von Niederhonne bis nach Eschwege, wo die Bahn von Bebra aus am 31. Oktober 1875 eröffnet wurde – mit Eschwege als vorläufigem Endbahnhof. Bis zu diesem Termin war auch das Stationsgebäude in Eschwege fertiggestellt worden. Zur Eröffnung der Strecke gab es natürlich bereits am Vortag, dem 30. Oktober, vormittags einen festlich geschmückten Sonderzug von Eschwege nach Bebra und zurück. Unter dem Hurra der Zuschauer – es sollen mehr als Tausend gewesen sein – fuhr der Zug in Richtung Bebra ab.

Der erste reguläre Zug zwischen Eschwege und Bebra verließ am Morgen des 31. Oktobers den Eschweiger Bahnhof. Schon damals war über Eschwege eine weitere Strecke geplant, die nach Westen von Eschwege aus bis nach Treysa und nach Osten bis nach Leinefelde führen sollte. Später wurde sie im Volksmund unter dem Namen „Kanonenbahn“ bekannt. Diese Verbindung mit Eschwege als Mittelpunkt sollte bis ins Jahr 1945 für die Stadt Eschwege durch den Bau eines eigenen Bahn-Betriebswerks mit Rundlokschuppen und Reparaturwerkstatt auch ein großer Arbeitgeber werden.

Mit Beginn des Ersten Weltkrieges führten zunächst etliche Züge während des Aufmarsches über die Strecke Leinefelde-Eschwege-Treysa. Später waren es überwiegend Versorgungs- und Lazarettzüge mit Verwundeten, aber es gingen auch mehrere Züge mit neu eingezogenen Soldaten und Reservisten von Eschwege aus nach Westen. Bei diesen Zügen war der Bahnhof jedes Mal voll von Zuschauern, wobei zunächst siegesgewiss gejubelt wurde, bei späteren Zügen aber Tränen des Abschieds an der Tagesordnung waren.

■ Die Zeit bis 1945

Im Frühjahr 1932 zogen erste



Unser historisches Foto stammt aus dem Jahr 1938 und zeigt Reisende am Bahnübergang Niederhoner Straße, aus Kassel kommend. FOTOS: SAMMLUNG FRISKE/HE



Der gesamte Bereich des Eschweiger Bahnhofes wurde am 22. Februar 1945 fast völlig zerstört.

dunkle Wolken über den Bahnhof hinweg: Anlässlich des 43. Geburtstags von Adolf Hitler fuhr ein langer Sonderzug von Eschwege aus nach Kassel und zurück – ein Zeichen dafür, dass doch scheinbar unter der Bevölkerung des Eschweiger Umlandes – obwohl sozialdemokratisch geprägt – großes Interesse bestand, einen Demagogen als Redner persönlich zu sehen und zu hören. Seit dem Jahr 1933 machte die Politik auch vor dem Eschweiger Bahnhof nicht Halt. Sogar die Lokomotiven wurden anlässlich der Wahlen zu Propaganda-Zwecken missbraucht, indem diese mit den unterschiedlichsten Parolen bemalt wurden.

Ein ganz trauriges Kapitel begann am 8. Dezember 1941 mit den ersten Transporten nach Kassel, als 103 Juden aus dem

Kreis Eschwege vom Bahnsteig 2 des Eschweiger Bahnhofs aus nach Riga in den Tod geschickt wurden. Am 31. Mai 1942 folgte ein zweiter Transport mit 17 Personen, der in Sobibor endete. Der dritte und letzte Transport fand am 6. September 1942 mit weiteren 53 Personen statt, der in Theresienstadt endete. Danach galt der Kreis Eschwege als „judenfrei“.

Der gesamte Bereich des Eschweiger Bahnhofes mit seinen umfangreichen Gebäude- und Gleisanlagen wurde am 22. Februar 1945 durch einen Angriff britischer Bombenverbände während der „Operation Clarion“ (22. und 23. Februar) fast völlig zerstört. Insgesamt starben bei dem Angriff mindestens 44 Personen, von denen einige bis heute auf dem Ehrenfriedhof in Eschwege begraben



30. Mai 1981: Der letzte Reisezug „7943“ steht abfahrtbereit nach Wanfried im Eschweiger Bahnhof.

liegen.

■ Die Stilllegung

Im Jahr 1945 lag Deutschland am Boden und war in vier Besatzungszonen aufgeteilt. Dabei lag der weitgehend zerstörte Eschweiger Bahnhof nun unweit der Grenze zur russischen Zone, die sich nun wenige Meter hinter dem am Ende des Krieges gesprengtem Frieda-Viadukt befand.

Mit dem 31. Mai 1985 kam der größte Hammer: Die Strecke Eschwege-Kassel als letzte verbliebene Strecke für den Eschweiger Bahnhof wurde dicht gemacht, außerdem noch die Gelstertalbahn nach Großalmerode. Danach gab es noch einige Sonderfahrten im Personenverkehr, ansonsten nur noch Güterverkehr mit stark sinkendem Aufkommen bis ins

Jahr 2001, als die letzten Wagonladungen am Eschweiger Bahnhof anrollten. Vorher gab es kurz nach der Grenzöffnung im Jahr 1989 am Wanfrieder Bahnhof im Güterverkehr nochmals einen kleinen Boom, als dort Bananen und Südfrüchte wagenweise verkauft wurden. 1994, kurz vor der endgültigen Stilllegung der Strecke nach Wanfried am Wochenende 11./12. Juni 1994, gab es noch einmal ein Dampfspektakel mit teilweise überfüllten Zügen zwischen Eschwege und Wanfried mit Tausenden Teilnehmern und vielen Zuschauern entlang der Strecke. An eine der Fahrten nahm auch Eschweges damaliger Bürgermeister Jürgen Zick teil. Etwa ein Jahr später, am 31. Mai 1995, wurde auch diese Strecke endgültig dicht gemacht.

Nach dem massiven Gleisrückbau ab Mitte der 1990er-Jahre und dem letzten Gaswagon im Sommer 2001 lag die Strecke nach Eschwege-West verlassen da, während auf dem Eschweiger Bahnhof und den Gleisen zwischen Eschwege und Eschwege-West langsam, aber sicher Bäume wuchsen und das Signal am dortigen Bahnhof auf „Rot“ stand.

■ Der Neuanfang

Zunächst spukte die Vision etwa um den Herbst 1996 nur so in den Köpfen des damaligen Eschweiger Bürgermeisters Jürgen Zick und dem Architekt Horst Rode herum, aber es gelang ihnen, etliche weitere Menschen für ihre Idee zu begeistern. Im September 1997 beschlossen die Eschweiger Stadtverordneten den Ankauf des alten Bahngeländes. In einer gemeinsamen Ausschusssitzung im September 1998 wurde der Weg für den Bau des Stadtbahnhofes geebnet.

Aufgrund von Finanzierungsproblemen verfiel das Bahngelände in einen Dornröschenschlaf und wuchs immer mehr zu. Aber die Stadt Eschwege ließ nicht locker. Anfang Juni 2006 verabschiedeten die Parlamentarier eine Resolution für das Verkehrsprojekt Stadtbahnhof. Am Mittwoch, 12. Juli 2006, bekam Bürgermeister Zick vom neuen Landrat des Werra-Meißner-Kreises, Stefan Reuß, per Autotelefon die erlösende Nachricht: „Der Stadtbahnhof wird gebaut!“

Am Samstag, 12. Dezember 2009, um 12 Uhr war es endlich so weit: Die am neuen Stadtbahnhof bereits zahlreich vertretene Bevölkerung wartete auf die Einfahrt des ersten Cantus im neuen Bahnhof, in dem ab Niederhonne lediglich geladene Gäste mitfahren durften. Endlich ist die Stadt Eschwege nach rund 24 Jahren ohne Personenverkehr auf der Schiene wieder an das Streckennetz angeschlossen. Mittlerweile wurde der Stadtbahnhof zum Erfolgskonzept, erfreut sich seiner wachsender Beliebtheit und erhielt seither auch schon einige Preise als beste Reaktivierung.

Die komplette Geschichte des Bahnhofes ist nachzulesen in den neuesten Eschweiger Geschichtsblättern.

red/esp
HERMANN JOSEF FRISKE

Ermäßigte ÖPNV-Fahrscheine werden teurer

Bedürftige müssen ab Januar mehr fürs Deutschlandticket bezahlen

Wiesbaden/Kassel – Sozialbedürftige Menschen, Schüler, Auszubildende, Freiwillige sowie Senioren in Hessen müssen ab 1. Januar 2026 mehr für ermäßigte Nahverkehrstickets zahlen. Das teilte das hessische Wirtschaftsministerium in Wiesbaden gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), dem nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) mit.

Schüler, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende, die in Hessen wohnen oder deren Schule oder Ausbildungs-

stätte im Bundesland liegt, müssen ab 1. Januar 2026 jährlich 19 Euro mehr als bisher für das Schülerticket Hessen zahlen. Bisher kostete das Schülerticket 379 Euro - ab 1. Januar dann 398 Euro pro Jahr bei einmaliger Zahlung.

Seniorenticket Hessen: 398 Euro

Es gilt in ganz Hessen und in mehreren angrenzenden Gebieten wie etwa in Mainz. Der Preis für das Seniorenticket Hessen steigt ebenso um 19 Euro auf 398 Euro pro Jahr, wenn

Nutzer den gesamten Jahresbetrag auf einmal zahlen. Das Ticket können alle Bürger kaufen, die mindestens 65 Jahre alt sind.

Menschen, die in Hessen wohnen und bestimmte Sozialleistungen wie etwa Bürgergeld, Sozialhilfe oder Wohngeld beziehen, müssen ab kommenden Jahr 44 Euro pro Monat für das vergünstigte Deutschlandticket mit „Hessenpass mobil“ zahlen. Das sind fünf Euro mehr als bisher.

Auch der reguläre Preis für das Deutschlandticket steigt ab 2026 um fünf Euro - von mo-

mentan 58 Euro auf 63 Euro pro Monat. Die Differenz zwischen ermäßigtem und regulärem Preis zahlt beim Deutschlandticket mit dem „Hessenpass mobil“ weiterhin das Land.

Die Preiserhöhungen sind laut Wirtschaftsministerium notwendig, um die „stetig steigenden Kosten für Löhne, Gleisnutzung und Fahrzeuge“ abzubauen und um eine „stabile Finanzierung“ des Deutschlandtickets zu gewährleisten. Der Preis für das Deutschlandsementerticket für Studierende an mehreren hessischen Hochschulen bleibt unverändert. dpa

Pressebericht: HNA vom 08.11.2025

Finanzierung für Deutschlandticket bis 2030 gesichert

Die Finanzierung des Deutschlandtickets für die nächsten Jahre ist beschlossen. Der Bundestag stimmte für eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes. Diese sieht vor, dass Bund und Länder jeweils 1,5 Milliarden Euro für das vergünstigte Angebot bis 2030 beisteuern. Zudem steigt der Preis des Monatsabos im Januar von 58 auf 63 Euro. Wie es ab 2027 preislich weitergeht, ist allerdings noch offen. » POLITIK



Gehen gegen die Vergabe der Buslinien vor: Bianca und Bernd Frölich vom gleichnamigen Reiseunternehmen aus Hessisch Lichtenau. FOTO: FRANZ VIOHL

Ärger, weil Bahn zum Zug kommt

Busunternehmer wehrt sich gegen Wettbewerb durch DB-Tochter

Kassel/Hessisch Lichtenau – Wer in der Region mit öffentlichen Verkehrsmitteln von A nach B kommen will, dem bleibt vielerorts nur der Bus. Fast 27 Millionen Kilometer sind die Busse im Bereich des Nordhessischen Verkehrsverbunds (NVV) zwischen Korbach und Eschwege, zwischen Hann. Münden und Bad Hersfeld, unterwegs – pro Jahr. Dass dabei nicht immer alles glatt läuft, weiß, wer ab und zu im ÖPNV unterwegs ist.

Doch die Vorwürfe, die Fahrgäste aus dem Werra-Meißner-Kreis und dem Kreis Kassel nun erheben, wiegen schwer. Sie berichten von Schulbussen, die so überfüllt seien, dass manche Fahrer die Kinder morgens an der Haltestelle stehen ließen. Ein Schüler filmte Anfang 2024, wie ein Bus wegen eines Defekts mit offener Hintertür fuhr. Joachim Damen-Lux, Vorsitzender des Kreiselternbeirats Werra-Meißner, spricht von „unhaltbaren Zuständen“.

Nach Darstellung des Busunternehmers Bernd Frölich aus Hessisch Lichtenau, der seit Jahrzehnten für den NVV fährt, ist dafür die Bahn-Tochter DB Regio Bus Mitte GmbH mit Sitz in Mainz verantwortlich. Bei einer Ausschreibung für drei NVV-Linien unterlag Frölich im Jahr 2023 gegenüber der DB. Sein Vorwurf: Die defizitäre Bahn-Tochter habe den Zuschlag nur bekommen, weil der Staat als Eigentümer die jährlichen Verluste in Millionenhöhe mit Steuergeld schönrechnete. Das verzerrte den Wettbewerb.

Im April 2024 legte Frölich eine Beihilfebeschwerde bei der EU-Kommission ein. Im Schreiben heißt es: „Obwohl jedes privatwirtschaftliche handelnde Unternehmen bei derartigen Defiziten längst hätte abgewickelt werden müssen, kann sich die DB Regio Bus Mitte GmbH weiterhin am Wettbewerb um Leistungen beteiligen.“

Am 7. August 2025 erhielt Frölich eine Antwort aus Brüssel, eine Entscheidung in der Sache steht allerdings noch aus. Die Deutsche Bahn weist die Vorwürfe zurück. „Die Zuschlags-

kriterien für öffentliche Aufträge werden vom Auftraggeber bestimmt“, so ein DB-Sprecher. Ausschlaggebend sei vor allem der Preis. Zwar komme es vor, dass sich „einzelne Fahrgäste über einen unpunktlichen Bus beschwerten“. Klagen über unzureichend gewartete Busse seien nicht bekannt.

Der NVV spricht von „transparenten und rechtmäßigen Vergabeverfahren“. Dass der günstigste Anbieter den Auftrag gewinne, liege auch im Interesse der Fahrgäste, so eine Sprecherin. Mit Frölich Reisen habe man aktuell Verträge über 5,7 Millionen Buskilometer in der Region. Damit liege das heimische Unternehmen leicht vor der DB Regio Bus Mitte (5,2 Millionen Kilometer). Zudem habe Frölich kürzlich den Zuschlag für eine Buslinie im Schwalm-Eder-Kreis erhalten, die bislang von der Bahn-Tochter betrieben wurde.

Darf der Staat die Bahn konkurrenzlos machen?

Sie heißen DB Regio Bus Mitte, BVO Ostwestfalen oder Weser-Ems-Bus: Gut ein Dutzend Tochterfirmen der Deutschen Bahn ist im Auftrag regionaler Verkehrsverbünde im Busverkehr aktiv. Den Zuschlag für die Aufträge erhielten sie teils aber nur, weil der Bund als Eigentümer der Bahn Verluste mit Steuergeld ausgleiche – das zumindest ist der Vorwurf von Busunternehmer Frölich. 2024 hatte die EU-Kommission dem Bund untersagt, Verluste der Bahn-Tochter DB Cargo auszugleichen.

VIO

FRANZ VIOHL

» REGIONALE WIRTSCHAFT

Schulbus lässt Kinder stehen

MEHR ZUM THEMA Seitdem Linienbusse einer Bahn-Tochter durch die Region fahren, ist der Ärger groß

Helga/Hessisch Lichtenau – Als sie noch in Kassel lebte, erzählt Helene aus Wickenrode, sei das mit dem Schulweg ihrer Tochter nie ein Problem gewesen. Zuverlässig habe die Straßenbahn die damals 13-jährige zum Friedrichsplatz gebracht. Jetzt ist das anders. Seit zweieinhalb Jahren wohnt die 43-jährige mit ihrer Familie in dem hügeligen Dorf bei Helga (Kreis Kassel). Statt einer Tram fährt dort der Schulbus – wenn er denn fährt.

„Mindestens einmal pro Woche kommt meine Tochter zu spät in die Schule“, sagt Helene, die ihren Nachnamen für sich behalten möchte. Die Busse der Linie 230 von Helga nach Wickenhausen seien „so überfüllt, dass die Kinder morgens an der Haltestelle stehen“ blieben. Ihre 14-jährige Tochter, die die zweite Klasse der Valentin-Tisch-Schule in Großalmerode (Werra-Meißner-Kreis) besucht, fahre dann mit dem nächsten Bus zum Unterricht. Die erste Stunde sei dann schon vorbei.

„Wir haben dem Busfahrer gesagt, dass wir jetzt aussteigen, weil wenn wir rausfallen, ist das auch blöd.“

Schüler aus Großalmerode

Die Wickenroderin ist mit dem Problem nicht alleine. Allein aus Helga berichten vier Elternmütter gegenüber der HNA von massivem Ärger mit dem Schulbus. Thomas Wilhelm, Vater eines 15-jährigen, sagt, manche Fahrer öffnen an der Haltestelle Kleines Feld nicht mehr der Tür, weil niemand mehr in den Bus gosse – oder bitteten nur gar nicht an. Eine Frau klagt, Eltern müssten zuhause sitzen, weil sie die Haltestelle nicht erreichen könnten. Nach dem sie sich zusammen mit Betroffenen beim Nordhessischen Verkehrsverband (NVV) beschwerten habe, seien zwischenzeitlich kleinere Gelenkbusse eingesetzt worden. „Aber das ging die Haltestelle nicht an.“ Einer, der die Klagen gut kennt, ist der Vorsitzende des Kreisverbandes Werra-Meißner, Joachim Damm-Lux. Er sagt: „Den Eltern bleibt keine andere Möglichkeit, als auf die Behörden zu gehen.“

Auf die Eltern klagen reagiert auch Bernd Frölich, 65-jähriger, ist Geschäftsführer des gleichnamigen Busunternehmens aus Hessisch Lichtenau – in fünfter Generation. Seit 1983 kümmern sich Frölich und seine Söhne darum, dass die Menschen in der Region von A nach B kommen. Aber das, so Frölich, sei immer schwerer der Fall. 2023 habe er sich auf eine Ausschreibung des NVV für drei sogenannte Linienbusse beworben. Neben der Strecke Helga-Wickenhausen betrifft das die Routen Mühlhausen-Eschwege (Linie 230) und Bachwege-Reggio-Cranenburg (240). Es ging um 50 Millionen Euro. „Ich dachte, wir holen vor meiner Rentzeit noch einen Großauftrag – und dann verlieren wir gegen die Deutsche Bahn.“

Die Busse der Deutschen Bahn, genauer: ihrer Tochter DB Regio Bus Mitte, seien aus der Region wie ganz normale NVV-Busse. Einziger Unterschied: Auf dem Nummernschild steht nicht KS oder ES-W, sondern MZ. Frö-



Fahrt zu Unmut: Ein NVV-Linienbus mit Mauter Kennzeichen fährt an der Schladt in Wickenhausen ab. Am Steuer sitzt ein Fahrer der Bahn-Tochter DB Regio Bus Mitte. FOTOS: FRANZ VIOHL (2)



Zwischen Helga und Wickenhausen sind Busse oft überfüllt – vor allem im morgendlichen Schulkverkehr. FOTO: NVV

lich Vorwurf: Die Mauter Busse machen nicht nur ihm, dem einzigen Platzhirsch im nordhessischen Nahverkehr, das Leben schwer – sondern auch den Fahrern, die den Stauverkehr und dem Steuerhahnen. Denn anders als er habe die DB Regio Bus Mitte keine Gewerbesteuer vor Ort, und überlässt habe die Bahn den Zuschlag nur deshalb bekommen, weil sie ihre defizitäre Tochter mit Geld aus dem Bundeshaushalt pumpen würde. Frölich dagegen habe 26 Mitarbeiter entlassen müssen, nachdem er den Klagen zög. Es klinge nach einer Geschichte, die nur Verlierer kenne.

Sümmen sie? Ein Mitarbeiter von Ende Oktober, Bernd Frölich empfängt an einem langen Holztisch. Neben ihm sitzt Tochter Bianca, die die Geschichte des Familienbetriebs seit zwei Jahren führt. In vier Jahren stehen Busmodelle im Maßstab 1:87, die ihr Vater seit seiner Kindheit sammelt. Auf einem Modell aus den 1980ern steht: „Dem Alltag entfliehen“. Es ist ein Werbespruch der Firma, die

auch Ferreisen mit dem Bus und den Flügen anbietet. Bianca Frölich sagt: „Wir haben eine eigene Infrastruktur – von den Bussen über die Fahrer bis hin zu Betriebskassen, Waschanlage und Tankung. In puncto Kosten ist das die Benchmark.“ Ihr sei schmerzhaft, wie man das Angebot ihrer Firma noch mehr ausbauen könne. Bernd Frölich nennt die DB-Offerte eine „Blackbox“. Sein Vorwurf: „Der Staat nimmt uns die Aufgabe weg.“ Während er selbst mit einer „modernen Unternehmung“ von drei bis fünf Prozent kalkuliere, spiele Wirtschaftlichkeit beim Staatskonzern. Deutsche Bahn offenbar keine Rolle. Er habe keinen Zweifel: „Die verschiefen Steuer.“

Aus diesem Grund haben die Frölichs im April 2024 Beschwerde bei der EU-Kommission eingelegt. „Diese richtet sich gegen die Verlustübernahme durch den Bund in Millionenhöhe zugunsten der DB Regio Bus Mitte GmbH“, heißt es in einem Schreiben von Anwalt Till Martin. In anderen Worten: Der Bund ge-

be die Mautgeschäfte der Bahntochter mit Steuergeld aus. Das ergebe sich ein verzeimter Wettbewerb, in dem Frölich nicht mithalten könne.

Die HNA liegt die Geschäftsbilanz der DB Regio AG vor. Danach fehlten der Sparte Regio Bus im Jahr 2022 bundesweit 66 Millionen Euro, um beim Gesamtgebot nach Steuern in die schwarzen Zahlen zu kommen. Allein für die Mauter Tochtergesellschaft, deren Busse für den NVV fahren, belief sich das Minus in den Jahren 2017 bis 2019 auf 25,3 Millionen Euro.

Bernd Frölich äußert einen Verdacht, der es in sich hat: „Stichelt die Bundesregierung in ihrer Schützerei vor die Bahn, um ihr eigentlich unwirtschaftliche Aufträge zu sichern?“ Fast anderthalb Jahre warnte der Unternehmer auf eine Reaktion. Das Antwort der EU-Kommission kam am 7. August. Sie liest sich wie eine Zusammenfassung von Frölichs Klagen, der „eine rechtswidrige staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags, über die Arbeitweise

der Europäischen Union“ verstoßen. Einordnen ist aber noch nicht.

Derweil rollen die Busse mit Mauter Kennzeichen weiter durch Nordhessen. Elternverner Damm-Lux finden, es sei „ungerecht, dass die ortsnahen Firmen leer“ ausgeht. Zwar habe es früher auch bei Frölich „immer mal wieder Probleme“ mit den Schulbussen gegeben. Aber das sei kein Vergleich mit den aktuellen Zuständen. Anfang 2024 fahren einige DB-Busse sogar mit offenen Türen. Der Hessische Rundfunk zeigte damals die Handynoten eines Schülers. Der 15-jährige wird im Beitrag mit den Worten zitiert: „Wir haben den Busfahrer gesagt, dass wir jetzt aussteigen, weil wenn wir rausfallen, ist das auch blöd.“

Für Eltern ist es eine Lebensverstellung. Thomas Wilhelm aus Helga sagt, das mit den offenen Türen sei wochenlang Gesprächsstoff gewesen. Nicht nur das: Auf einmal verhielten sich manche Busfahrer, weil sie anscheinend nicht ordnungsgemäß sind? Einige seien jenseits der 70

gewesen. Helene aus Wickenrode berichtet von unfreundlichen Blicken. Mancher bemerke die Kinder morgens um halbnacht an. „Ihr könnt hier nicht einsteigen.“ Eine andere Mutter, deren Kind ebenfalls die Gesamtschule in Grottkalmerode besucht, findet manche Busse seien „dringend wartungsbedürftig“.

Was sagen die Verantwortlichen dazu (siehe auch Artikel unten)? Wegen angeblich unterschiedlicher gewarteter Busse hat sich noch kein Fahrer bei uns beschwert“, mit ein Sprecher der Deutschen Bahn mit. Angesprochen auf die Frölich-Klage sagt er: „Die DB Regio Bus Mitte kalkuliert ihre Angebote ausführlich und mit Gewinnsprache. Sofern dennoch Verluste eintreten, werden diese nicht aus Steuermitteln ausgeglichen.“ Eine Wettbewerbsverzerrung finde nicht statt. Im Übrigen habe Frölich nicht eine Ausschreibung für eine Linie im Homburger Hochland gewonnen – wo bisher Bahn-Busse fahren.

Der NVV tritt in seiner Antwort dem Frölich entgegen, bei der Ausschreibung sei es nicht mit rechten Dingen zugegangen. „Der NVV ist an die vergaberechtlichen Vorschriften gebunden, die einen fairen Wettbewerb für alle Bietenden gewährleisten sollen“, so eine Sprecherin. Ausschlaggebendes Kriterium sei der Preis. Details zur Beihilfeschwelle bei der EU kenne man nicht. Auf die Frage, ob der NVV es begünstige, wenn Frölich als jahrelanger Dienstleister in der Region den Zuschlag bekommen hätte, sagt die Sprecherin: „Wir wissen es zu schätzen, dass die meisten der von uns beauftragten Busunternehmen eine langjährige Erfahrung und Expertise vorweisen können. Dies gilt für die Firma Frölich, aber auch für die DB Regio Bus Mitte.“

Das hessische Wirtschaftsministerium verweist ebenfalls auf den Preis als zentrales Vergabekriterium. „Nach geltendem Recht bekommt der wirtschaftlich beste Angebot den Zuschlag“, schreibt eine Sprecherin. Allerdings können nach dem Landesvergabe- und Tarifvertrag weitere Kriterien wie Qualität oder Umwelt zum Tragen kommen, wie sie das Land Hessen bei seinen Aufträgen bereits berücksichtigt. Aber: „Die Kommunen können – in Ausübung ihrer pflichtgemäßen Interessen – darauf verzichten.“ Hier: Arbeitsplätze, Know-how und lokalen Steuererlösen können sehr wohl den Unterschied machen – wenn der NVV das wolle. Zur laufenden Klage will sich Wickenhausen nicht äußern. Das Bundesverkehrsministerium, dem die Deutsche Bahn untersteht, leidet die Fragen der HNA bis Redaktionsschluss unbeantwortet.

Bernd Frölich gibt sich nicht geschlagen. Um Druck zu machen, will er Anfang Dezember zusammen mit einer Delegation des Regionalmanagements Nordhessen nach Brüssel fahren – mit einem seiner „VP-Busse“, wie er sagt. Nach dem Gespräch führt er über das Homburger Gelände in einer Halle steht ein Meeresdrach. Der Bus fuhr damals noch mit Anhänger“, schwärmt Frölich. Ihm ist anzumerken: Die Busse, die sind sein Leben. Jetzt hofft er, dass bald nicht noch weniger davon durch seine Heimat fahren.

FRANZ VIOHL

Das sagen die Bahn und der NVV

Wie stellen sich die verantwortlichen Verkehrsunternehmen zur Kritik unterverfüglicher Busse und unfairer Wettbewerbsbedingungen? Die Deutsche Bahn AG unterhält mit ihrer Tochterfirma DB Regio Bus Mitte GmbH mehrere Buslinien in Nordhessen. Ein Kostensprecher sagt: „Es ist unser Anspruch, unsere Fahrgäste zuverlässig und pünktlich an ihr Ziel zu bringen. Es kommt aber hin und wieder vor, dass uns

das nicht gelingt und dass sich einzelne Fahrgäste über einen unpünktlichen Bus beschweren. Das tut uns leid, ist aber im Busverkehr nicht ungewöhnlich.“ Auf die Frage, ob die DB Regio Bus Aufträge für den Linienverkehr allein aus Preisgründen erhält, obwohl sie keine Steuern vor Ort zahlen, sagt der Sprecher: „Die Zuschlagskriterien für öffentliche Aufträge werden vom Auftraggeber bestimmt.“

Auftraggeber ist der Nordhessische Verkehrsverband (NVV). Man führe „transparente und rechtmäßige Vergabeverfahren durch“, betont eine Sprecherin auf Anfrage. „Als öffentlicher Auftraggeber vergibt der NVV Leistungen im freien Wettbewerb. Der angebotene Preis ist dabei ein transparentes und faires Auswahlkriterium.“ Es sei zudem im Interesse der Kunden, „dass bei der Bereitstellung des Bus- und Bahnver-

kehrs möglichst konsequente gearbeitet“ werde.

Die insgesamt 260 Millionen Buskilometer im NVV-Gebiet seien aktuell souverän.

- 5,6 Mio. Kilometer an mittelständische, nordhessische Verkehrsunternehmen wie Frölich
- 6,3 Mio. Kilometer an die DB Regio Bus Mitte und die HLB-Bus (beide DBAG)
- 4,7 Mio. Kilometer an kommunalen Unternehmen wie BKW und RE-Bus

90

Verspätet, versäumt, vergessen

MEHR ZUM THEMA Eltern kritisieren NVV: Schulbus-Chaos in Uengsterode wegen Umleitung

Uengsterode – Früh am Morgen zählt jede Minute – erst recht, wenn die Kinder zuverlässig in die Schule kommen sollen. Doch für Familien in Uengsterode wurde der Start in den Schulalltag Ende Oktober zum Geduldsspiel. Die Baustelle zwischen Trubenhausen und Weißenbach macht ihnen zu schaffen.

Denn da keine offiziellen Informationen des Nordhessischen Verkehrsverbunds (NVV) zu der Buslinie 210 vorlagen, brachte Uengsteröder Daniel Langer seine Kinder Ende Oktober zur Haltestelle Uengsteröder Brücke. „Dann habe ich auch alle anderen Kinder mit zur Haltestelle Uengsterode Hauptstraße genommen.“ Diese liegt aber, wie der Name schon vermuten lässt, an einer Hauptstraße. Die Möglichkeit, einen Meter Abstand zur Straße zu halten, bestehe nicht – „was für die Kinder ein enormes Sicherheitsrisiko bedeutet“, betont der Vater von Grundschulkindern.

Der NVV bedauere, dass in diesem Fall versäumt wurde, die Fahrgäste und betroffenen Schulstandorte über die Fahrplanänderung zu informieren, wie Judith Féaux de Lacroix, Pressesprecherin des NVV, auf Anfrage unserer Zeitung mitteilt. Die Buslinie 210 könne wegen der längeren Fahrzeit aufgrund der Umleitung die Haltestelle Uengsterode Brücke nicht anfahren. Fahrgäste sollen stattdessen die Haltestelle Uengsterode Hauptstraße nutzen – die sei laut der NVV-Pressesprecherin durch gut ausgebaute Gehwege innerhalb von zwei Fußweg-Minuten zu erreichen.

Doch die Kinder, die mit dem Bus pünktlich zum Unterricht an der Gelstertalschule kommen wollten, erlebten eine



Hält das Warten an der Hauptstraße für zu gefährlich: Daniel Langer kritisiert die Busumleitung in Uengsterode.

FOTO: EVELINA KERN

Odyssee, wie Langer berichtet: Der Bus hielt an der Haltestelle Uengsterode Brücke – alle Kinder standen jedoch unter Aufsicht der Eltern an der Haltestelle Hauptstraße, wie Langer berichtet. „Auch hatte der Busfahrer hat anscheinend vergessen oder nicht mitbekommen, dass er über Laudenbach nach Weißenbach fahren muss.“ So fuhr der Bus von der Haltestelle Uengsterode Brücke geradewegs weiter nach Trubenhausen – die Kinder, die dort nach dem Ersatzfahrplan erst einige Zeit später zusteigen wollten,

guckten schließlich in die Röhre. Der NVV gestand dabei einen Fehler des Busfahrers ein.

Am Tag danach stoppte schließlich ein Mitarbeiter der Deutschen Bahn Regio Bus, die für die Linie 210 vom NVV beauftragt ist, die Zeit an der Haltestelle in Uengsterode. Dass die vorgesehenen Fahrzeiten realistisch gesehen nicht machbar seien, habe der Mitarbeiter dem NVV schon im Vorfeld mitgeteilt – doch berücksichtigt wurde das laut Langer nicht. „Der NVV hat vom beauftragten Busunternehmen bei der Abstimmung der Er-

satzfahrpläne keine Rückmeldung zu möglicherweise zu knapp bemessenen Fahrzeiten erhalten“, sagt Féaux de Lacroix.

NVV gesteht Fehler ein

Realistische Fahrzeiten lagen dem NVV aufgrund der Baustelle zwischen Uengsterode und dem Anschluss zur Bundesstraße 451 im Juli bereits vor. „Damals gab es keine Beschwerden über Verspätungen“, sagt Féaux de Lacroix – Testfahrten seien darum nicht erforderlich gewe-

sen. Üblicherweise informiere der NVV maßgeblich betroffene Schulstandorte rechtzeitig über anstehende Fahrplanänderungen. „Das wurde diesmal versäumt, wofür wir uns ausdrücklich bei den betroffenen Fahrgästen entschuldigen“, sagt Féaux de Lacroix.

Von Seiten des NVV sei Rücksprache mit der Schulleitung der Grundschule in Hundelshausen getroffen worden: Verspätungen, die auf den Bus zurückzuführen sind, würden den Schülern nicht zum Nachteil ausgelegt werden. „Aber für die Kinder ist es trotzdem blöd, ständig zu spät in den Unterricht zu kommen. Inzwischen fahren die Eltern ihre Erstklässler mit Fahrgemeinschaften zur Schule. „Doch nicht allen Eltern ist das möglich und die sind auf einen zuverlässigen Nahverkehr angewiesen“, kritisiert Langer.

„Mein Vorschlag wäre ein Taxi-Transfer von Weißenbach nach Uengsterode“, sagt der Vater, der selbst Teil des Elternbeirates der Gelstertalschule ist. Von Uengsterode könnten die Schüler aus Weißenbach dann nach Großalmerode zur Schule fahren, so seine Idee. Bereits bei vergangenen Baustellen wurde das so gehandhabt. Diesen Plan sieht der NVV jedoch als nicht umsetzbar an. Denn gerade zu den Hauptverkehrszeiten seien Anpassungen im Fahrplan wegen vielfältiger Verknüpfungen der Linien, wie in diesem Fall der Linien 205 und 210, nur begrenzt möglich – „denn wir müssen die Interessen aller Fahrgäste im Blick behalten“, so der NVV. Auch die Kosten seien Langer als Grund genannt worden. „Aber die Sicherheit der Kinder ist unbezahlbar“, sagt er.

EVELINA KERN

Mobilität auf dem Land stärken

Fachzentrum von NVV und RMV jetzt in Eschwege angesiedelt

Eschwege – Das Fachzentrum Mobilität im ländlichen Raum hat jetzt erstmals auch einen Standort im ländlichen Raum. Nach dem Start 2017 am Frankfurter Flughafen und einer Fortsetzung in Kassel wurde jetzt ein weiterer Standort in Eschwege eingerichtet. Ziel dieses Fachzentrums ist es, eine gute Anbindung und Vernetzung für alle ländlichen Regionen in Hessen zu schaffen.

Das 2017 gegründete Fachzentrum wird vom Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und vom Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) gemeinsam betrieben. Das Ziel ist die Entwicklung von Konzepten und Strategien, damit Menschen in ländlich geprägten Regionen gut vernetzt und angebunden sind. Konkret ist der Plan, gute Beispiele für Mobilitätsmodelle aufzustöbern und in ganz Hessen publik zu machen. Ein Beispiel ist der Bürgerbus, den es in ganz Hessen gibt. „Hier haben die Kommunen aber unter-

schiedliche Betriebsmodelle entwickelt“, sagt Knut John, Beauftragter des Landes Hessen für die ländlichen Räume. Diese Modelle gilt es allen Kommunen zugänglich zu machen, damit man Synergien herausziehen könne. Umgekehrt ist das Fachzentrum für Mobilität in ganz Hessen vernetzt und kann neue Ideen in den ländlichen Raum bringen. „Es wäre auch möglich, dass im Werra-Meißner-Kreis als eine Art Test-Region neue Ideen als erstes ausprobiert werden“, sagt John.

Dabei geht es auch um die

Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen – mit Bus und Bahn, Fahrrad, zu Fuß oder mit dem Auto. Mobilität sei ein wichtiger Standortfaktor. Und etwa die Hälfte der Hessen lebt nun mal auf dem Land. „Damit auch Dörfer und kleine Kommunen attraktive Wohnorte bleiben, müssen Arbeits- und Ausbildungsplätze, Schulen und Kitas, Einkaufsmöglichkeiten, medizinische Versorgung sowie Freizeit- und Kulturangebote gut erreichbar sein – auch ohne Auto“, sagt NVV-Sprecherin Judith Feaux de Lacroix. Zu-

gleich profitiert beispielsweise auch der Tourismus von einer guten Anbindung ländlicher Räume, wenn dort liegende Erholungs- und Freizeitziele besser erreichbar sind.

„Deshalb ist es uns wichtig, dass wir gemeinsam mit den Menschen in den ländlichen Regionen Projekte umsetzen“, sagt John. Er setzte sich für die neue Verortung des Fachzentrums im eher ländlich geprägten Nordhessen ein. „Wir müssen da hin, wo die Not am größten ist“, sagt John. Der Werra-Meißner-Kreis ist neben dem Vogelsbergkreis und dem Kreis Waldeck-Frankenberg in Hessen am ländlichsten geprägt.

Das Büro ist bei Hessen Mobil in der Kurt-Holzappel-Straße angesiedelt, wo auch John als Beauftragter für den ländlichen Raum mit den Schwerpunkten Wirtschaft und Verkehr sein Büro hat. Termine kann man unter fmlr@mobileshessen.de vereinbaren.

TOBIAS STÜCK

Beratung auch für die Bevölkerung

Das Fachzentrum bietet Beratung und Unterstützung rund um das Thema Mobilität in ländlichen Räumen an – für kommunale Verwaltungen ebenso wie für Interessierte aus der Bevölkerung. Gewonnene Erkenntnisse wird das Fachzentrum in Form von Fachartikeln und Vorträgen für die Öffentlichkeit zugänglich machen. Positive Beispiele sollen sich etablieren und so dazu beitragen, die Mobilität in ländlich geprägten Regionen weiter voranzutreiben.

Im Bus mit Messer bedroht worden

35-Jähriger ist erschüttert über Streit auf Fahrt Richtung Bad Sooden-Allendorf

Witzenhausen/Bad Sooden-Allendorf – Der Schreck sitzt immer noch tief bei Mejdal Kacan. Der 35-Jährige aus Bad Sooden-Allendorf ist am Sonntag auf einer Busfahrt mit der Linie 220 von einem Mann mit einem Messer bedroht worden. Bestürzt über diesen Vorfall wandte er sich an unsere Zeitung. Anzeige bei der Polizei Witzenhausen hat er ebenfalls erstattet.

„Ich kann das immer noch nicht glauben – wieso hat jemand ein Messer dabei?“, fragt Kacan aufgebracht. Er war am Sonntagmittag zu einem Freund nach Witzenhausen gefahren. Auf dem Rückweg mit der Buslinie 220 in Richtung Bad Sooden-Allendorf kam es zu dem Vorfall. „Ich habe beim Einsteigen ein wenig Smalltalk mit dem Busfahrer geführt“, sagt der 35-Jährige. Danach kommunizierte er weiter, allerdings nicht mit dem Busfahrer, sondern mit anderen Menschen über sein Smartphone mit Kopfhörern. Plötzlich habe ihn ein anderer Mann in dem Bus von hinten angeschrien: „Du hast nicht mit dem Busfahrer zu reden.“ Der Mann sei dabei aufgestanden und habe sich in Richtung Mejdal Kacan bewegt. Dabei fingen die beiden Männer an zu streiten. Kacan selbst reagierte nach eigenen Angaben aufgebracht und erhob ebenfalls die Stimme.

„Dann hat er seine Jacke zur Seite geschoben, ein Messer gezeigt und das dann auch herausgeholt“, sagt Kacan. Die Szene sei das erste, was er morgens beim Aufstehen vor sei-



Mejdal Kacan wurde auf einer Busfahrt von Witzenhausen nach Bad Sooden-Allendorf von einem Mann mit einem Messer bedroht.
FOTO: WILLIAM ABU EL-QUMSSAN

nem inneren Auge sieht. Mit dem Bus zu fahren, fällt ihm seit Sonntag eher schwer.

Die Polizeidirektion Werra-Meißner bestätigt auf Anfrage, dass eine verbale Auseinandersetzung zwischen dem 35-Jährigen und einem 62-jährigen Tatverdächtigen aus Witzenhausen im Bus stattgefunden hat. Dabei soll der Tatverdächtige ein Messer gezeigt haben. Der Tatvorwurf lautet Bedrohung. Inwieweit eine „direkte Bedrohung“ vor-

liegt, bedarf laut Polizei weiterer Ermittlungen. Dazu wird auch die Videoaufnahme aus dem Bus ausgewertet.

Der Tatverdächtige wurde durch die zuständigen Polizisten in Witzenhausen ermittelt. Aufgrund von Alkoholkonsum wurde eine Blutentnahme auf freiwilliger Basis vorgenommen, heißt es von der Polizei weiter. Das Messer wurde herausgegeben und sichergestellt.

„Sowas habe ich noch nie er-

lebt“, sagt Mejdal Kacan. Der Vater einer Neunjährigen ist seit diesem Vorfall erfüllt von Sorge. „Mit diesem Bus fahren jeden Tag viele Kinder. Das macht schon Angst zu wissen, dass da Leute mit fahren können, die ein Messer dabei haben.“ Diese Verrohung der Gesellschaft besorge ihn sehr, nicht nur als Vater, sondern generell.

Warum ihn der 62-Jährige angegangen ist, kann Kacan nicht genau sagen. Er vermu-

tet hinter der Aufforderung, nicht mit dem Fahrer zu sprechen, nur einen vorgeschobenen Grund. „Viele sprechen mit dem Busfahrer. Und wenn der das nicht möchte, kann er das ja auch selbst sagen.“ Doch ganz gleich, was die Beweggründe des 62-jährigen Mannes gewesen sind – „das gibt niemanden das Recht, jemanden mit einem Messer zu bedrohen“, sagt Kacan mit Nachdruck.

WILLIAM ABU EL-QUMSSAN

Kleine Dörfer sollen profitieren

Fahrplanwechsel: Mehr Anruf-Sammel-Taxis erhöhen die Frequenz

Werra-Meißner – Zum 14. Dezember wird jetzt der Fahrplan für Busse und Bahnen im Werra-Meißner-Kreis wieder angepasst. Zum Fahrplanwechsel können sich Fahrgäste im Werra-Meißner-Kreis laut Nordhessischem Verkehrsverbund (NVV) auf ein verbessertes ÖPNV-Angebot sowie auf neue Fahrzeuge einstellen. Dem Motto „Jedes Dorf – Jede Stunde“ komme man jetzt noch näher.

Dieses Motto gelte für Dörfer ab 200 Einwohnern im NVV-Gebiet: Jeder Ort soll mindestens einmal pro Stunde mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein. Erreicht wird das Ziel nach dem Fahrplanwechsel durch den vermehrten Einsatz von sogenannten Anruf-Sammel-Taxis (AST). Für kürzere Reisezeiten sollen zudem vielerorts die Anschlüsse zwischen Bussen und Regionalzügen verbessert werden: Im Werra-Meißner-Kreis beispielsweise haben Fahrgäste der Buslinie

260 (von Sontra nach Wildeck-Obersuhl) mit dem Fahrplanwechsel stündlich Anschluss an die Regionalzuglinie RB6 in Richtung Bebra oder Eisenach.

Landrätin Nicole Rathgeber sprach von einer „echten Verbesserung“ der Anbindung auf dem Land. Ein gutes ÖPNV-Angebot sei für den Freizeitverkehr wichtig, unentbehrlich aber, um zur Arbeit und gerade zum Ausbildungsplatz zu kommen. Mit Blick auf den zukünftig engeren Austausch der Berufsschulen (wir berichteten) in

Bad Hersfeld, Bebra, Eschwege und Witzenhausen lobte sie die verbesserte Busanbindung an den Kreis Hersfeld-Rotenburg.

Ein Trend ist indes erkennbar: Die Menschen im Werra-Meißner-Kreis nutzen mehr öffentliche Verkehrsmittel. Das geht aus Einschätzungen des Nahverkehrs Werra-Meißner (NWM) hervor. Demnach haben die Zahlen das Niveau von vor der Pandemie wieder erreicht und sogar übertroffen, wie Geschäftsführer Roland Lenz berichtet. Das betreffe

insbesondere regionale Stadtbuslinien. Den Trend aus dem Werra-Meißner-Kreis bestätigt Geschäftsführer Marian Volmer auch für das Gebiet des Nordhessischen Verkehrsverbunds (NVV). „Im deutschlandweiten Vergleich sind die Fahrgastzahlen überdurchschnittlich stark gestiegen sind.“ Volmer macht „Jedes Dorf – Jede Stunde“ für den Erfolg verantwortlich. „Dieses Ziel haben wir fast im gesamten NVV-Gebiet erreicht“, sagt Volmer.

Im Werra-Meißner-Kreis wurden außerdem mit dem Fahrplanwechsel Linienbündel neu vergeben: 202b (Witzenhausen – Neu-Eichenberg), das Linienbündel 206 (Wehretal/Waldkappel) und das Linienbündel 209 Sontra. Alle Ausschreibungen haben heimische Unternehmen wie Frölich und Sallwey gewonnen, die mit Brundig als Subunternehmen zusammenarbeiten.

TOBIAS STÜCK
» SEITE 2

Neue Nummern für AST-Linien

Mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember vereinheitlicht der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) die Nummern der Bus- und Anruf-Sammel-Taxi-Linien (AST) im NVV-Gebiet. Die AST-Linien 219.1 bis 219.5 und 229.3 im Werra-Meißner-Kreis verkehren künftig unter den neuen Liniennummern 219, 293, 294, 297 und 298 sowie 296 und ergänzen die Angebote auf den Linien 214, 217 und 218 zu einem Stundentakt. Eine vollständige Übersicht der alten und neuen Liniennummern finden Fahrgäste unter nvv.de/fahrplanwechsel.

ts

Im Einsatz für den Bürgerbus

Berkatal und Meißner: Konzept hat sich in den Gemeinden bewährt

Berkatal/Meißner – Das Konzept für den Bürgerbus in den Gemeinden Berkatal und Meißner hat sich bewährt und wird auch weiter praktiziert. Der Bürgerbus fährt jeden Dienstag, es werden zwischen 15 und 20 Mitfahrerinnen und Mitfahrer gezählt. In der Zeit von 9 Uhr bis 17 Uhr können die Fahrgäste nach vorgehender Anmeldung auf der Gemeindeverwaltung Berkatal den Bus nutzen und so Ärzte, Einkaufsstätten oder auch andere Ziele erreichen. Es gibt keine festen Haltestellen, die Nutzer werden vor ihrem Zuhause abgeholt und nach Absprache dort auch wieder abgesetzt.

Mit zwischenzeitig sieben ehrenamtlichen Mitstreitern fand



Das Team der Bürgerbusfahrer: Eberhard Lauckner (von links), Dr. Lutz Bergner (Bürgermeister Berkatal), Friedhelm Jungmans (Bürgermeister Meißner), Helmar Friedrich, Gerhard Nolte, Heike Schindewolf, Ortwin Meyer, Horst Brill und Jochen Manegold.

FOTO: PRIVAT

sich für den Bus bislang auch immer ein Fahrer. Heike Schindewolf, Horst Brill, Helmar Friedrich, Eberhard Lauckner, Ortwin Meyer, Jochen Manegold und Gerhard Nolte steht bislang ein super Team zur Verfügung. Helmar Friedrich hat altersbedingt nun seinen Abschied erklärt. Er ist seit Beginn des Projektes in 2019 dabei und war somit über sechs Jahre aktiver Fahrer. Als Dank wurde ihm zum Abschied ein Präsent von den beiden Bürgermeistern Lutz Bergner und Friedhelm Jungmans überreicht. Nun ist man in beiden Gemeinden auch auf der Suche nach neuen Fahrern. Info: Gemeindeverwaltungen von Berkatal oder Meißner.

red/fuh

Verbesserungen auf drei Linien

MEHR ZUM THEMA Kleine Dörfer sollen vom Fahrplanwechsel des NVV profitieren

Werra-Meißner – Nachdem es in jüngeren Vergangenheit Diskussionen um die Vergabe von Linienbündeln gegeben hat, haben für drei neue Ausschreibungen jetzt wieder Busunternehmen aus der Region den Zuschlag bekommen. Für die Linienbündel 202b (Witzenhausen – Neu-Eichenberg), die 206 (Wehratal/Waldkappel) und das Linienbündel 209 Sontra haben die Busunternehmen Sallwey mit Sitz in Reinhardshagen und Frölich-Linie Eschwege den Zuschlag bekommen. Die Firma Brundig-Reisen aus Witzenhausen erbringt als Subunternehmer verkehrliche Leistungen für Sallwey.

Den Zuschlag erhielten die Verkehrsunternehmen, die auf Grundlage „hoher Qualitätsanforderungen die wirtschaftlichsten Angebote“ abgegeben hatten. Die Verträge wurden für zehn Jahre ausgeschrieben. Ob die DB Regio Bus Mitte GmbH mit Sitz in Mainz auch ein Angebot abgegeben hatte, ist öffentlich nicht bekannt. Gegen sie legte das Busunternehmen Frölich 2024 eine Beihilfeschwerde bei der EU-Kommission ein, weil die defizitäre Bahn-Tochter den Zuschlag nur bekommen habe, weil der Staat als Eigentümer die jährlichen Verluste in Millionenhöhe mit Steuergeld schönrechnete (unser Zeitung berichtete). Das verzerrte den Wettbewerb.

Bei den neuen Verträgen war das nicht der Fall. In den Bereichen Wehratal/Waldkappel und Sontra werden nach Angaben des NVV sieben Buslinien und 17 neue Fahrzeuge künftig mit mehr Fahrten und Kapazitäten unterwegs sein. Zustande gekommen ist dieses Ergebnis



Freuen sich über die durch den Fahrplanwechsel angedachten Verbesserungen: (von links) Matthias Wenderoth (Stadt Eschwege), Daniel Sallwey (Omnibusbetrieb Sallwey), Roland Lentz (Geschäftsführer NWM), Eva Eisenträger (Stadt Eschwege), Florian Sallwey (Fahrdienstleiter), Natascha Brundig (Geschäftsführerin Brundig Reisen), Bianca Frölich (Geschäftsführerin Frölich-Linie), Nicole Rathgeber (Landrätin) und Marian Volmer (Geschäftsführer NVV).

FOTO: ANDREAS FISCHER/NVV

nach der europaweiten Ausschreibung durch den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) in Kooperation mit der Nahverkehr Werra-Meißner (NWM) als kreiseigene, verantwortliche Stelle des Landkreises Werra-Meißner. Auch in den Bereichen Witzenhausen und Neu-Eichenberg wird das Angebot laut NVV ergänzt und optimiert.

Die Optimierungen im Überblick:

Linie 216 (Bad Sooden-Allendorf ↔ Kammerbach ↔ Dudenrode): Gemeinsam mit der AST-Linie 296 (ehemals 229.3) wird überwiegend ein 60-Minutentakt angeboten. Gegenüber dem bisherigen Fahrplan werden die Fahrten 17.08 Uhr ab

BSA und 17.55 Uhr ab Dudenrode neu von Montag bis Freitag an Schultagen vorgehalten. Das neue Angebot wird den immer stärker werdenden Nachmittagsangeboten der Schulen gerecht.

Linie 220 (Witzenhausen ↔ Bad Sooden-Allendorf ↔ Eschwege): Mit der Umstellung werden in Eschwege die Anschlüsse nach und von Bebra mit der Regionalzuglinie RB87 sowie von der Buslinie 200 und zur Buslinie 290 erreicht. Es wurden Fahrzeitanpassungen für einen einheitlichen Takt vorgenommen. Zwischen Bad Sooden-Allendorf und Eschwege wird neu auch Montag bis Freitag ein Zwei-Stundentakt angeboten.

Linie 200 (Eschwege ↔ Hessisch Lichtenau ↔ Kassel): Diese Linie verkehrt weiterhin von Montag bis Freitag im Stundentakt bis Kassel. Im Spätverkehr (ab ca. 21 Uhr) sowie am Wochenende wird ein Zwei-Stundentakt zwischen Eschwege und Hessisch Lichtenau angeboten.

Zum 14. Dezember gehen die drei Busbündel mit etwa 2,06 Millionen Buskilometern pro Jahr in Betrieb. Dafür werden insgesamt 33 Fahrzeuge benötigt (3 Gelenk- und 21 Solobusse, 2 Kleinbusse sowie 7 Pkw/Vans für den Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr (AST)), die Teil der Ausschreibung sind. Nachdem das Angebot verbessert wurde, wolle man jetzt in Qualität investie-

ren, sagt Volmer. Die Fahrzeuge, die der NVV für die Bedienung der Buslinien verlangt, sind voll klimatisiert, verfügen über mehr Platz für Rollstühle, Rollatoren oder Kinderwagen und haben standardmäßig niederflurige Einstiege. Die Fahrzeuge entsprechen den neuesten Sicherheitsstandards. Dazu gehören zum Beispiel Abbiegeassistenten, Kameraüberwachung, ABS-Systeme, Antischlupfregelung sowie zahlreiche weitergehende Sicherheitsmerkmale. Außerdem sind die Fahrgäste zukünftig mit Fahrzeugen unterwegs, die eine komfortablere Raumaufteilung haben, um den veränderten Kundenwünschen Rechnung zu tragen. **TOBIAS STÜCK**

Einschränkungen bei NVV und RMV

Fahrplanwechsel, Baustellen, Zugstreichungen – Kritik von Fahrgastverbänden

Kassel/Frankfurt – Zum Fahrplanwechsel bei der Bahn an diesem Sonntag gibt es im Bereich der hessischen Verkehrsverbünde und im Fernverkehr etliche Neuerungen. Wegen Bauarbeiten im nächsten Jahr stellt der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) Einschränkungen in Aussicht. Auswirkungen werde etwa auch die Generalsanierung der rechten Rheinstrecke im Fernverkehr in der zweiten Jahreshälfte haben.

Verbesserung gibt es im NVV-Gebiet den Angaben zufolge im Busverkehr in den Landkreisen Schwalm-Eder, Werra-Meißner und Hersfeld-Rotenburg. Vielerorts soll es zudem bessere Anschlüsse vom Bus zum Bahnverkehr geben.

Einen Zweistundentakt kündigt der NVV für die Regionalzuglinie Bad Hersfeld-Frankfurt an, in den Hauptverkehrszeiten verkehren die Züge im Stundentakt. Zudem werden auf einigen Regionalzuglinien zusätzliche Halte angefahren

und/oder zusätzliche Fahrten angeboten.

Im Fernverkehr soll es nach Angaben der Deutschen Bahn mehr Züge auf den Strecken Hamburg-Hannover-Kassel sowie Kassel-Frankfurt-Mannheim geben. Drei zusätzliche Sprinter Frankfurt-Hamburg pro Tag und Richtung mit Zwischenhalt Hannover seien unterwegs. An die Ostsee soll es aus Frankfurt zweistündlich eine Direktverbindung geben. Von Kassel aus soll Leipzig schneller erreicht werden.

Weniger ICE fahren dagegen zwischen Kassel, Marburg, Gießen, Frankfurt und Karlsruhe. Die zweistündlichen ICE-Züge Karlsruhe-Heidelberg-Bensheim-Darmstadt fahren nur noch alle vier Stunden weiter via Frankfurt Hbf, Marburg und Hannover.

Auf Kritik beim Verkehrsclub Deutschland (VCD) stößt insbesondere die Entscheidung, dass keine ICE mehr in Friedberg halten und Mittelhessen nur noch halb so oft mit dem ICE

angefahren wird. Dies sei nicht akzeptabel, kritisiert der Verband. Dringend erforderlich wäre zudem ein stündlich verkehrender, schneller Regional-Express Frankfurt-Kassel - diesen gebe es jedoch weiterhin nicht.

„Wirkliche Verbesserungen gibt es nicht, dagegen deutliche Verschlechterungen“, erklärt auch der Fahrgastverband Pro

Bahn. Noch nie in den vergangenen Jahrzehnten sei Mittelhessen so schlecht über die Schiene verbunden gewesen. Auch insgesamt werde der Fahrplan den Bedürfnissen der Bevölkerung nicht gerecht. „Menschen werden nicht dazu animiert, das Auto stehen zu lassen“, so der hessische Landesverband.

Auch das Angebot des Rhein-

Main-Verkehrsverbunds (RMV) wird mit dem Fahrplanwechsel kleiner. Ab Sonntag fallen auf mehreren Strecken im regionalen Zugverkehr Fahrten oder Halte weg. Ursache sei die Überlastung der Schieneninfrastruktur - das hatte der Verbund mit Kritik an der Deutschen Bahn erklärt.

Fahrtkarten sind für die Zeit ab Sonntag schon länger erhältlich. Fahrgäste sollten aber genau auf die Angaben in den Apps und auf den Aushängen achten. So entfällt etwa die Linie RE5 zwischen Frankfurt und Fulda komplett. Punktuelle Verbesserungen soll es bei den Regionalbuslinien geben. Für die Strecke Friedberg-Friedrichsdorf wurden bessere Umsteigezeiten angekündigt. Und das neue Terminal 3 am Frankfurter Flughafen wird an den ÖPNV angebunden.

Größtes Problem sind die vielen Schienen-Baustellen. Das werde auch nächstes Jahr andauern, kündigten Bahn und der RMV an.



Alltag an deutschen Bahnhöfen: Verspätungen vor allem im Fernverkehr – oft wegen „Verspätungen eines vorausfahrenden Zuges“.

FOTO: SOMMER/DPA

dpa

Neue Liniennummern für AST und Bus

Werra-Meißner – Mit dem Fahrplanwechsel zum 14. Dezember hat der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) die Nummern der Bus- und Anruf-Sammel-Taxi-Linien (AST) im NVV-Gebiet vereinheitlicht. Künftig haben laut Mitteilung alle Linien eine dreistellige Liniennummer – die bisherigen, sogenannten Punktlinien erhalten somit neue Nummern.

Dies betrifft auch einige Bus- und AST-Linien im Landkreis Werra-Meißner. Hintergrund seien Datenverarbeitungsprobleme, die den Wechsel erforderlich machen. Im Landkreis sind folgende Verbindungen umbenannt worden: Die AST-Linien 219.1 bis 219.5 und 229.3 verkehren künftig unter den neuen Liniennummern 219, 293, 294, 297 und 298 sowie 296 und ergänzen die Angebote auf den Linien 214, 217 und 218 zu einem Stundentakt.

Eine vollständige Übersicht gibt es unter [nvv.de/fahrplanwechsel](https://www.nvv.de/fahrplanwechsel).

waq

NVV-Kundenzentrum ändert Öffnungszeiten

Samstags hat das Büro geschlossen

Eschwege – Bei einigen NVV-Kundenzentren ändern sich zum Jahresbeginn 2026 die Öffnungszeiten. Hintergrund ist ein Betreiberwechsel: Wie bereits berichtet, überträgt der Nordhessische VerkehrsVerbund (NVV) den Betrieb von insgesamt 16 Kundenzentren an die Transdev Vertrieb GmbH.

Das NVV-Kundenzentrum in Eschwege wird ab 1. Januar 2026 im Auftrag des NVV von Transdev betrieben. Transdev arbeitet an drei Standorten (Hofgeismar, Eschwege und Rotenburg) mit den bisherigen Agenturpartnern zusammen. Die drei NVV-Kundenzentren bleiben somit an ihren bisherigen Standorten, auch das Personal wird weiter dort beschäftigt, teilt der NVV mit.

Eschwege: Das Kundenzentrum am Stadtbahnhof Eschwege (Am Bahnhof 1) hat künf-

tig montags bis freitags von 8 bis 18 Uhr geöffnet, samstags bleibt das Kundenzentrum geschlossen.

Rotenburg: Die neuen Öffnungszeiten des Kundenzentrums am Bahnhof Rotenburg (Reisebüro Zilch, Poststraße 15) sind montags von 9 bis 13 Uhr und von 14 bis 17 Uhr sowie dienstags bis freitags von 10 bis 13 Uhr und von 14 bis 17 Uhr.

Neue Öffnungszeiten gibt es auch in den NVV-Kundenzentren in Wabern, Bad Wildungen, Korbach und Schwalmstadt-Treysa, die bereits in den vergangenen Monaten von Transdev übernommen wurden. Dort werden ab Montag, 5. Januar 2026 die Öffnungszeiten verlängert.

Weitere Informationen finden Fahrgäste im Internet unter nvv.de/kundenzentren.

red/tli



Am Stadtbahnhof Eschwege: Das NVV-Kundenzentrum ändert seine Öffnungszeiten.

FOTO: JOHANNES KÜLLMER