



**Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH**

**Gesamtbericht 2010**



## **Vorwort**

Die MTV erbringt für den Main-Taunus-Kreis öffentliche Leistungen mit dem Ziel der nachhaltigen Entwicklung des Kreises. Sie handelt innerhalb der europäischen Gesetzgebung und beschreibt in dem vorliegenden Bericht ausführlich ihre Aufgaben.

Die Veröffentlichung des Leistungs- und Qualitätsberichts MTV nach EG VO 1370/2007 für das Geschäftsjahr 2010 fällt in eine Zeit der Diskussion um die Kürzung der Finanzierungsmittel für den Öffentlichen Nahverkehr in Hessen für 2012 und die Folgejahre. Damit verbunden ist auch die Frage nach der richtigen Strategie zum Erbringen der Leistungen im ÖPNV in den folgenden zehn Jahren.

Der Main-Taunus-Kreis liegt geografisch zwischen Frankfurt und Wiesbaden in einer der dichtesten Regionen in Europa. Mobilität im Ballungsraum stellt eine große Herausforderung dar und setzt sich zum Ziel, Prosperität und die Erhaltung von Lebensqualität für die Bürgerinnen und Bürger in Einklang zu bringen.

Busse und Bahnen sichern die Mobilität im Kreis und in der Region, sie entlasten den Straßenverkehr. In den kommenden Jahren wird die Mobilität weiter zunehmen und damit die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Nahverkehrs erfordern. Zusätzliche Mittel werden sowohl für die Leistungserbringung wie auch für die Erhaltung des schon erreichten hohen Standards erforderlich. Dies kann nur auf der Basis eines gesicherten Finanzierungskonzeptes erfolgen. Auch das Land Hessen steht dabei in der Verantwortung, seinen Verpflichtungen dauerhaft nachzukommen.

Im Januar 2012

Michael Cyriax  
(Landrat des Main-Taunus-Kreises)

Birgit Hartmann  
(Geschäftsführerin MTV GmbH)



## Inhalt

<b>1</b>	<b>Allgemeines .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Leistung .....</b>	<b>7</b>
2.1	Linienverkehr .....	7
2.2	Anruf-Sammel-Taxi .....	8
2.3	Sonderverkehre .....	9
<b>3</b>	<b>Qualität .....</b>	<b>11</b>
3.1	Qualitätsmess- und Bewertungssystem .....	11
3.2	Erreichte Qualität 2010.....	12
<b>4</b>	<b>Wettbewerb .....</b>	<b>16</b>
<b>5</b>	<b>Finanzierung .....</b>	<b>18</b>
5.1	Kosten des ÖPNV für den Main-Taunus-Kreis .....	18
5.2	Weiterer Aufwand der MTV für den ÖPNV .....	18
<b>6</b>	<b>Nachfrage.....</b>	<b>20</b>
<b>7</b>	<b>Aktuelles .....</b>	<b>21</b>

# 1 Allgemeines

## Ziel dieses Berichtes

Dieser Bericht stellt die wesentlichen Entwicklungen im öffentlichen Personennahverkehr im Main-Taunus-Kreis (MTK) im Jahr 2010 zusammenfassend vor, um der interessierten Öffentlichkeit die Möglichkeit zu geben, sich über die Aktivitäten des MTK und der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (MTV) als seiner Lokalen Nahverkehrsorganisation zu informieren. Der Bericht gibt Auskunft über Ziele des MTK, die Organisation des ÖPNV im Kreis, Art, Umfang und Qualität der von der MTV bestellten Verkehrsleistungen sowie über die Kosten für die Öffentlichkeit und die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Er geht zurück auf Art. 7 Abs. 1 VO (EG) 1370/2007.

## Organisation des ÖPNV

Der Main-Taunus-Kreis ist Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV, also des Linienverkehrs mit Bussen, in seinem Gebiet. Die Main-Taunus Verkehrsgesellschaft mbH ist als Aufgabenträgerorganisation im Sinne des Hessischen ÖPNV-Gesetzes zuständig für die Belange des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im MTK.

Gesellschafter der MTV sind neben dem Main-Taunus-Kreis alle Städte und Gemeinden, also die Städte Bad Soden am Taunus, Eppstein, Eschborn, Flörsheim am Main, Hattersheim am Main, Hochheim am Main, Hofheim am Taunus, Kelkheim am Taunus, Schwalbach am Taunus sowie die Gemeinden Kriftel, Liederbach am Taunus und Sulzbach (Taunus). Sie formulieren Kriterien für ein ihnen angemessenes ÖPNV-Angebot und bestimmen Leistungsprofil, Produktangebot, Tarifkonzept und Modalitäten der Finanzierung aus Fahrgeldeinnahmen und Zuschüssen der Gesellschafter.

Aufsichtsratsvorsitzender der MTV im hier maßgeblichen Berichtsjahr 2010 ist Michael Cyriax, der heutige Landrat des Main-Taunus-Kreises. Als Geschäftsführer fungierte ehemals Herr Ralf Scholz, heute Frau Birgit Hartmann.

## Aufgaben der MTV

Kernaufgabe der MTV ist, dem Grundbedürfnis „Mobilität“ mit den Mitteln des ÖPNV auf Straße und Schiene mit einem sicheren und bedarfsgerechten Angebot zu entsprechen.



Ursprünglich 1986 gegründet, haben sich ihre Aufgabengebiete insbesondere aufgrund der zunehmenden Komplexität der Verkehrsbeziehungen, Gesetzesänderungen auf EU- sowie nationaler Ebene und wachsender politischer, demographischer und gesellschaftlicher Anforderungen an den öffentlichen Verkehr seither stark verändert und weiterentwickelt.

Heute besteht die wichtigste Aufgabe der MTV in der Bestellung, Finanzierung und Organisation des lokalen Verkehrsangebotes. Die MTV ist kein Verkehrsunternehmen und hält auch keine Beteiligungen, sondern setzt ihre Ziele über Verträge um. Die MTV stimmt ihr lokales Verkehrsangebot mit dem regionalen Angebot des Rhein-Main Verkehrsverbundes (RMV) ab. In die Zuständigkeit des RMV gehören die regionalen Busverkehre und der Schienenpersonennahverkehr (S-Bahn, Regionalbahn, Regionalexpress) sowie der Verbundtarif. Information und Marketing betreibt die MTV in Absprache mit dem RMV. Die Durchführung des Vertriebs obliegt zuvorderst dem jeweiligen Verkehrsunternehmen; die MTV treibt die prozessoptimierte Weiterentwicklung des Vertriebs im Zuge des Electronic Ticketing (E-Ticketing) oder Elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) gemeinsam mit dem Verkehrsverbund und den Verkehrsunternehmen voran. Sie fördert zugleich strategische Projekte wie zum Beispiel das Integrierte Verkehrs-Management (IVM) oder auch das Schienenausbauprojekt „Regionaltangente West“ (RTW).

Darüber hinaus ist die MTV mit hoheitlichen Aufgaben des Kreises in seiner Eigenschaft als Schulträger betraut, indem sie sich gemäß § 161 HSchG sämtlicher Fragen der Schülerbeförderung annimmt; so erstattet sie Schulweg-/Praktikums-Beförderungskosten und organisiert Fahrten zu Förderschulen und zu diversen Sportstätten.

## **Wettbewerb und Ausschreibungen**

Die MTV setzt die Vorgaben zum Wettbewerb im Bereich des ÖPVN um. Hierzu war zunächst die Unabhängigkeit des Aufgabenträgers von den Verkehrsunternehmen zu schaffen, um die Gefahr von Interessenskonflikten auszuschließen. Die MTV verkaufte daher bereits 2004 die von ihr ursprünglich gehaltenen Gesellschaftsanteile sowie diejenigen des MTK an dem im Kreis tätigen Verkehrsunternehmen Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn AG (FKE; heute HLB Hessenbus GmbH). Daran schloss sich die sukzessive Ausschreibung aller Verkehrsleistungen in den Jahren 2005/2006 bis 2008 sowie der Betriebsstart dieser Leistungen bis zum Fahrplanjahr 2009 (Beginn: Dezember 2008) an.

## **Qualität**

Im Rahmen der Ausschreibungen nimmt das Thema „Qualität“ einen zentralen Stellenwert ein. Um das Ziel, die Qualität im Busverkehr zu steigern, effektiv zu erreichen, vereinbarte die MTV in sämtlichen Verträgen hohe Qualitätsanforderungen, deren Umsetzung ein Qualitätsmesssystem mit Anreizen sichert. Im Jahr 2010 zeigen die Messungen und Befragungen der Fahrgäste, dass die Unternehmen HLB und Arriva/Sippel eine Qualität oberhalb der vertraglichen Mindestanforderungen umsetzen konnten.

## **Nahverkehrsplan als Planungsgrundlage**

Der von der MTV für die Jahre 2005 bis 2010 erstellte und vom Kreistag des Main-Taunus-Kreises beschlossene Nahverkehrsplan dient als mittelfristige Planungsgrundlage im ÖPNV. In diesem Rahmen sind die Städte und Gemeinden gehalten, Investitionen in Infrastruktur wie Stationen, Zugänge, Haltestellen oder Busbahnhöfe vorzunehmen, um eine gemeinsame Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots zu ermöglichen. In den von der MTV weiterentwickelten NVP fließen auch zunehmend Aussagen zu Klimaschutz, zur Nachhaltigkeit und zur Qualität ein.

ÖPNV nimmt damit einen immer wichtigeren Stellenwert in der heutigen Gesellschaft ein; die MTV trägt dazu mit ihrem gesamten und sehr vielschichtigen Engagement bei.

## 2 Leistung

### 2.1 Linienverkehr

Der Linienverkehr im Main-Taunus Kreis wird derzeit durch die Unternehmen HLB Hessenbus und Arriva/Sippel durchgeführt. Diese Unternehmen haben die Ausschreibungsverfahren für sich entscheiden können, die jeweils für ein genehmigungsrechtlich und planerisch zusammenhängendes Paket aus mehreren Linien („Linienbündel“) durchgeführt wurden. Nachfolgend sind die Leistungsdaten dieser Linienbündel dargestellt.

#### Darstellung der Gesamtleistung der einzelnen Linienbündel

Linienbündel 40.neu	
Linien	803, 804, 811, 814, 815, 816, 828
Betreiber	HLB Hessenbus
Vertragsende	Dezember 2014
Fahrzeuganzahl	27
Linienlänge gesamt in km	103,3
Nutzwagenkilometer (Ist)	882.423

Linienbündel 40.1	
Linien	810, 812, 813
Betreiber	HLB Hessenbus
Vertragsende	Dezember 2014
Fahrzeuganzahl	14
Linienlänge gesamt in km	50,62
Nutzwagenkilometer (Ist)	646.919

Linienbündel 40.2 Los 1	
Linien	401, 402, 403, 406
Betreiber	HLB Hessenbus
Vertragsende	Dezember 2014
Fahrzeuganzahl	11
Linienlänge gesamt in km	56,11
Nutzwagenkilometer (Ist)	369.373

Linienbündel 40.2 Los 2	
Linien	809, 817, 819, 826
Betreiber	HLB Hessenbus
Vertragsende	Dezember 2014
Fahrzeuganzahl	11
Linienlänge gesamt in km	69,65
Nutzwagenkilometer (Ist)	510.691

<b>Linienbündel 40.2 Los 3</b>	
<b>Linien</b>	831, 832, 833, 834
<b>Betreiber</b>	Arriva/Sippel
<b>Vertragsende</b>	Dezember 2014
<b>Fahrzeuganzahl</b>	8
<b>Linienlänge gesamt in km</b>	32,60
<b>Nutzwagenkilometer (Ist)</b>	283.400

## 2.2 Anruf-Sammel-Taxi

Der ÖPNV im MTK erreicht auch dadurch eine besonders hochwertige Qualität, dass nur bei Bedarf verkehrende Angebote den Linienverkehr mit Bussen im gesamten Kreisgebiet zu Zeiten (z.B. spät abends, am Wochenende und an Feiertagen) und an Orten schwacher Nachfrage ergänzen und somit das flächendeckende Bedienungsangebot im ÖPNV abrunden.

Im Gebiet des MTK stehen den Kunden das Anruf-Sammel-Taxi und das Anschluss-Sammel-Taxi zur Verfügung. Das AST-Angebot umfasst im Jahr 2010 für 12 räumliche Gebiete, sog. Korridore, AST-Verkehr in Form des Anruf-Sammel-Taxis (2009:12). Diese waren fast alle im 30-Minuten-Takt verfügbar, mit Ausnahme des AST 818.

Das Anschluss-Sammel-Taxi verkehrt in 3 Korridoren in Anschluss an die Ankunft der S-Bahnen in Hofheim, Hattersheim und Flörsheim. 28,7% aller AST-Fahrten (2009: knapp 37%) fanden im Anschluss-AST statt, es wurde von 29,9% aller Fahrgäste genutzt (2009: 38%).

### Anruf-Sammel-Taxi/AST (Ist) 2010

<b>Betreiber</b>	<b>Touren</b>	<b>Besetzt-kilometer</b>	<b>Personen</b>
Taxi Rittgen	17.850	134.342	26.966
zzgl. Subunternehmerleistungen (Fa. Ucar)	8.374	29.847	10.044
<b>Gesamt</b>	<b>26.224</b>	<b>164.188</b>	<b>37.010</b>

Im Jahr 2010 nutzten mehr Fahrgäste als 2009 das Anruf-AST im Main-Taunus-Kreis, während die Nutzerzahlen beim Anschluss-AST sanken. Der Besetztgrad lag hier bei durchschnittlich 1,27 Personen pro Fahrt (2009: 1,31 Personen).

## **2.3 Sonderverkehre**

Als Sonderverkehre bezeichnet man Angebote, die außerhalb des allen Bürgern zugänglichen und in Fahrplänen veröffentlichten Linienverkehrsangebotes erfolgen. Die meisten dieser Angebote wenden sich an spezielle Fahrgastgruppen.

### **Schülerbeförderung**

Während der größte Teil der Schüler heute das Linienverkehrsangebot für den Weg zur Schule nutzen kann, gibt es daneben einzelne Angebote im sogenannten freigestellten Schülerverkehr.

Bereits 1997 übernahm die MTV vom Kreis die Durchführung und Abrechnung dieser Sonderverkehre. Damals handelte es sich vor allem um die klassischen Schülerfahrten i.S.v. § 43 Nr. 2 PBefG, bei denen ausschließlich Schüler zwischen Wohnungen und Schulen befördert wurden. Diese Sonderverkehre gab es vor allem in Eppstein, Kelkheim und Hochheim.

Hinzu kamen im Laufe der Jahre spezielle Touren der Schwimmbad-/ Turnhallen- und Verkehrsgartenfahrten sowie der Vorklassenkinder. Bei letzteren handelt es sich um Schüler und Schülerinnen, die zwar schulfähig, aber noch nicht schulreif sind. Da nicht jede Stadt oder Gemeinde im Kreis eine Schule mit Vorklassen vorhält, organisiert die MTV eine Beförderung, die die spezifischen Besonderheiten berücksichtigt.

### **Schüler an Förderschulen**

Einen immer größer werdenden Raum nehmen die Verkehre zu den Förderschulen ein. Dabei werden nicht nur die Förderschulen des Main-Taunus-Kreises angefahren, sondern auch – je nach Vorgaben, vor allem des zuständigen Staatlichen Schulamtes in Groß-Gerau – Einrichtungen außerhalb des MTK.

Zu nennen sind im MTK zum Beispiel die Peter-Josef-Briefs-Schule und die Edith-Stein-Schule in Hochheim, die Johann-Hinrich-Wichern-Schule, die Friedrich-von-Bodelschwingh-Schule und das Vincenzhaus in Hofheim, die Anne-Frank-Schule in Kelkheim sowie 17 Grundschulen, an denen auch behinderte Kinder unterrichtet

werden. Darüber hinaus fahren die von der MTV beauftragten Unternehmen Schulen in Frankfurt, Wiesbaden und in anderen Kreisen an. Außerdem werden die Förderschüler im Rahmen ihrer Praktika zu den einzelnen Betrieben befördert.

### **Schulwegkosten**

Die MTV hat den Erstattungsprozess der Schulwegkosten gemäß § 161 HSchG ab dem Schuljahr 2003/2004 erfolgreich übernommen. Seit September 2005 delegiert der MTK weitere Aufgaben an die MTV. Seither beauftragt und rechnet sie nicht nur die Sonderfahrten für den Schulträger ab, sondern organisiert diese Verkehre in eigener Verantwortung. Zu den Aufgaben zählen die Prüfung der Beförderungsberechtigung der jeweiligen Schüler, die Entscheidung über die Art der Beförderung, die Bestellung der Leistung bei geeigneten Verkehrsunternehmen sowie die Kommunikation mit Eltern, Schulen und den Unternehmen.

Als Unternehmen sind hier vor allem die Fa. Racky, Fa. Kurt Diehl jr., Omnibusse Rössler und Kolb, EMO-Reisen sowie Taxi-Unternehmer wie die Fa. Jan, Rittgen, Heskon und Islinger im Auftrag der MTV tätig.

### **Beförderung schwerstbehinderter Kinder**

Seit dem Schuljahr 2009/2010 übernimmt die MTV auch die Organisation der Einzelfahrten der schwerstbehinderten Kinder im Kreis. Hier stimmt sie die Anforderungen an die Beförderung und ggf. Begleitung, immer auf die einzelnen Schüler bezogen, sehr eng mit dem Sozial- und Gesundheitsamt ab. Dass diese Tätigkeit zeitintensiv ist, liegt nahe; als Anbieter solcher Fahrten agieren zum Beispiel die Malteser, Johanniter und sonstige kleinere Unternehmen, die sich auf die Beförderung schwerstbehinderter Menschen spezialisiert haben.

Mit stetiger Zunahme der Förderschüler steigt auch der Aufwand der MTV in diesem Bereich.

### 3 Qualität

#### 3.1 Qualitätsmess- und Bewertungssystem

Große Bedeutung für die Fahrgäste hat die verlässlich hohe Qualität des durchgeführten Linienverkehrs. In den Verkehrsserviceverträgen vereinbart die MTV daher nicht nur verbindliche Qualitätsstandards, sondern auch das Verfahren der Prüfung der Einhaltung und die finanziellen Anreize, die schlechte Leistung sanktionieren und gute Leistung belohnen und somit Qualität für den Verkehrsunternehmer auch wirtschaftlich lohnend machen sollen.

Das hierzu entwickelte vertragliche Qualitätsmess- und Bewertungssystem wird nach seiner Erprobung seit dem Jahr 2002 in der Praxis angewendet.

In dem Verfahren werden vorab Qualitätskriterien bestimmt und deren jeweiliger zu erreichender Zielwert (= Akzeptanzwert) festgelegt. Die Qualitätskriterien umfassen dabei sowohl objektive durch Messung zu ermittelnde Kriterien, als auch subjektive Kriterien, die durch Kundenbefragungen die Fahrgastperspektive in die Bewertung einbeziehen.

#### Übersicht über die Qualitätskriterien

<b>objektive Qualitätskriterien</b>	<b>subjektive Qualitätskriterien</b>
Pünktlichkeit	Fahrgastinformation in den Fahrzeugen
Sauberkeit der Fahrzeuge	Sauberkeit der Fahrzeuge
Schadensfreiheit der Fahrzeuge	Schadensfreiheit der Fahrzeuge
Erscheinungsbild des Fahrpersonals	Sicherheit in den Fahrzeugen
Kompetenz des Fahrpersonals (Kontrolle Tarifunterlagen)	Kompetenz des Fahrpersonals
Kompetenz des Fahrpersonals (Testfrage)	Kundenorientierung des Fahrpersonals
Fahrplanaushang an Haltestellen	Ankunftspünktlichkeit der Fahrzeuge

Die Messung der Pünktlichkeit erfolgt an festgelegten Messpunkten. Als pünktlich wird ein Fahrzeug gewertet, solange es weniger als drei Minuten verspätet ist. Die weiteren quantitativen, objektiven Kriterien werden durch den Einsatz von Qualitätsbeobachtern auf Grundlage eines Stichprobenplans ermittelt. Die eingesetzten Teams erfassen die konkreten Werte manuell, für die Bewertung der Kriterien stehen Anleitungen zur Verfügung. Über Kundenbefragungen ermitteln die Mitarbeiter die Wahrnehmung der subjektiven Qualitätskriterien. Abgefragt werden

die Wichtigkeit und Zufriedenheit mit der Erfüllung der jeweiligen Kriterien anhand eines Schulnotensystems mit Noten von 1 bis 6.

Die Bewertung der Qualität erfolgt anhand der Gegenüberstellung der ermittelten erreichten Werte mit den vertraglich festgelegten Akzeptanzwerten. Dabei fließen die einzelnen Qualitätskriterien mit einer ebenfalls vorab definierten Gewichtung in die Gesamtbewertung ein. Jeweils 50% der Gesamtbewertung entfallen auf die objektiven bzw. subjektiven Kriterien.

Auf das Qualitäts- und Bewertungsverfahren baut ein Anreizsystem auf, das in Abhängigkeit von der Zielerreichung der Qualitätskriterien zu einem monetären Bonus oder Malus zum vertraglich fixierten Entgelt führt. Bei Überschreitung des Akzeptanzwertes zzgl. einer definierten Abweichung wird ein Bonus gezahlt. Bei Unterschreitung des Akzeptanzwertes jenseits einer tolerierten Abweichung wird ein Malus einbehalten. Die Bonus- und Maluszahlungen sind auf maximale bzw. minimale Beträge begrenzt. In Abhängigkeit des Grades der Erfüllung der Qualitätsvorgaben wird dem jeweiligen Betreiber nach Abschluss des Qualitätsbewertungsverfahrens die ermittelte Summe ausgezahlt bzw. berechnet.

Die jeweiligen Festlegungen der Akzeptanzwerte, Toleranzbereiche und Grenzen berücksichtigen unter anderem das Ausmaß, in dem der Betreiber die Erfüllung des Kriteriums tatsächlich beeinflussen kann – hinsichtlich der Pünktlichkeitsvorgaben werden etwa Unwägbarkeiten im Straßenverkehr dadurch berücksichtigt, dass der Akzeptanzwert z.B. im Vergleich mit dem Wert für die Sauberkeit der Fahrzeuge niedriger angesetzt wird.

### **3.2 Erreichte Qualität 2010**

Die Ergebnisse der Qualitätsmessung für das Jahr 2010 sind in den nachfolgenden Tabellen jeweils nach Betreibern gegliedert dargestellt.

Bereits seit dem Jahr 2005 wird die Qualität bei 2 Losen gemessen. Seit dem 01.05. bzw. dem 27.09.2010 werden die RBL-Daten sämtlicher Lose in die Qualitätsdatenbank MTV importiert. Es werden alle Fahrten eingepflegt, sodass der Pünktlichkeitsgrad an allen Haltestellen errechnet werden kann. Für die Bonus-/Malusrechnung werden hingegen nur die definierten Qualitätsmesspunkte herangezogen.

<b>Qualität HLB Hessenbus</b>		
-------------------------------	--	--

	<b>Festge- legte Qualität (Soll)</b>	<b>Erreichte Qualität (Ist)</b>
<b>Objektive Qualitätskriterien</b>	Akzep- tanzwert (in %)	Ergebnis 2010 (in %)
Pünktlichkeit	90	90
Sauberkeit der Fahrzeuge	97	98
Schadensfreiheit der Fahrzeuge	96	99
Erscheinungsbild des Fahrpersonals	96	99
Kompetenz des Fahrpersonals (Kontrolle Tarifunterlagen)	92	97
Kompetenz des Fahrpersonals (Testfrage)	76	86
Fahrplanaushang an Haltestellen	99	100
<b>Subjektive Qualitätskriterien</b>	Akzep- tanzwert	Ergebnis 2010 - Schulnote
Fahrgastinformation in den Fahrzeugen	1,6	1,5
Sauberkeit der Fahrzeuge	2,0	2,0
Schadensfreiheit der Fahrzeuge	1,8	1,8
Sicherheit in den Fahrzeugen	1,9	1,9
Kompetenz des Fahrpersonals	1,9	2,0
Kundenorientierung des Fahrpersonals	2,0	2,1
Ankunftspünktlichkeit der Fahrzeuge	2,2	2,2

<b>Qualität Arriva/Sippel</b>
-------------------------------

	<b>Festge- legte Qualität (Soll)</b>	<b>Erreichte Qualität (Ist)</b>
<b>Objektive Qualitätskriterien</b>	Akzep- tanzwert (in %)	Ergebnis 2010 (in%)
Pünktlichkeit	90	98
Sauberkeit der Fahrzeuge	97	98
Schadensfreiheit der Fahrzeuge	96	99
Erscheinungsbild des Fahrpersonals	96	97
Kompetenz des Fahrpersonals (Kontrolle Tarifunterlagen)	92	100
Kompetenz des Fahrpersonals (Testfrage)	76	81
<b>Subjektive Qualitätskriterien</b>	Akzep- tanzwert	Ergebnis 2010 - Schulnote
Fahrgastinformation in den Fahrzeugen	1,6	1,5
Sauberkeit der Fahrzeuge	2,0	2,0
Schadensfreiheit der Fahrzeuge	1,8	1,9
Sicherheit in den Fahrzeugen	1,9	2,0
Kompetenz des Fahrpersonals	1,9	2,0
Kundenorientierung des Fahrpersonals	2,0	2,2
Ankunftspünktlichkeit der Fahrzeuge	2,2	2,2

Die objektiven Messungen lagen 2010 bei beiden Verkehrsunternehmen in oder über den Akzeptanz-/Toleranzbereichen der jeweiligen Merkmale. Dabei sind die Werte



gegenüber 2009 allgemein leicht gesunken. Die Pünktlichkeit, definiert als Abweichung von weniger als 3 Minuten, ist bei den HLB-Linien gegenüber 2009 um fast 4 % auf den Akzeptanzwert 90% gesunken, bei Arriva/Sippel auf hohem Niveau von 98% gleich geblieben. Wie im Jahr zuvor wurde erneut bei der Kompetenz des Fahrpersonals bei der Testfrage der niedrigste Wert erzielt, bei der HLB mit 86 % (2009: 89 %) und bei Arriva/Sippel unverändert mit 81 %.

Die subjektiven Werte aus den Fahrgasterhebungen liegen bei der HLB zwischen Note 2,2 und Note 1,5 und damit im Durchschnitt 0,1 Notenpunkt niedriger als im Vorjahr 2009. Dabei wurde die Pünktlichkeit mit der niedrigsten aller vergebenen Noten, mit Note 2,2 bewertet (2009: 2,2). Beim Fahrzeugzustand der HLB-Linien sank die Note auf 1,8 (2009: 1,6). Die Haltestellenaushänge wurden als einwandfrei beurteilt, bei der Fahrgastinformation in den Fahrzeugen von Arriva/Sippel hat sich der Wert auf hohem Niveau nochmals um 0,1 Notenpunkt auf die Note 1,5 verbessert.

Aufgrund der Überschreitung der vertraglichen Zielwerte für die Qualität erreichte das Unternehmen HLB in 2010 einen Bonus in Höhe von insgesamt 20.650 Euro und Arriva/Sippel einen Bonus in Höhe von 8.395 Euro. Diese Mittel investieren die Busunternehmen ziel- und zweckgerichtet in Maßnahmen der Qualitätssicherung. Den Bonuszahlungen standen Malusbeträge in Höhe von insgesamt 4.870 Euro (2009: 690 Euro) gegenüber.

#### 4 Wettbewerb

Die MTV hat ihre erste Ausschreibungsrunde abgeschlossen und alle Linienverkehre bisher einmal in wettbewerblichen Verfahren vergeben. Die nächste Ausschreibungsrunde startet 2012. Die Leistungen werden zum Dezember 2014 neu vergeben. Der Ablauf des nächsten Vergabeverfahrens wird durch die komplexen rechtlichen Rahmenbedingungen bestimmt. Diese verlangen unter anderem, dass in einem zeitlich vorgeschalteten Verfahren zunächst in der Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Darmstadt geklärt ist, ob es einen kommerziellen Betreiber gibt, der ohne jeden finanziellen Beitrag des MTK den Verkehr durchführen will. Der Ablauf des Verfahrens ist nachfolgend beschrieben.

#### Darstellungen des Zeitplans für die nächsten anstehenden Ausschreibungen für die Linienbündel 40.1, 40.2 und 40.neu

bis Dezember 2012	Versendung einer Vorinformation zur Ausschreibung an das EU-Amtsblatt oder Veröffentlichung einer Information über die zu gewährleistende "ausreichende Verkehrsbedienung" für kommerzielle Verkehre (MTV)
bis Januar 2013	Versendung einer Information und Begründung an das RP Darmstadt bzgl. Notwendigkeit eines ausschließlichen Rechts (MTV)
bis März 2013	Veröffentlichung einer Information zur auslaufenden Genehmigung und zum Antragszeitraum für kommerzielle Verkehre (RP Darmstadt)
Mai bis Juni 2013	Zeitraum zur Antragstellung für ein Genehmigungsverfahren (kommerzieller Verkehr) (Verkehrsunternehmen)
Juni bis Dezember 2013	Durchführungszeitraum für Genehmigungsverfahren (RP Darmstadt) ggf. Qualitätssicherungsvereinbarung mit VU (MTV)
ab Dezember 2013	Ausschreibung (MTV)
Dezember 2014	Betriebsstart (Verkehrsunternehmen)

Eine erste Ausschreibung der AST-Verkehre im Jahr 2005 umfasste ca. 120.000 Besetzkilometer pro Betriebsjahr. Die Vergabe erfolgte an das Taxiunternehmen Rittgen in Hofheim.

In 2010 begann die MTV mit den Vorbereitungen der neuen Ausschreibung im AST-Verkehr. Dabei waren u.a. der Umfang des Angebots zu planen und die Linien zu beschreiben. Nach Befragung der Kommunen, ob Änderungen im AST-Verkehr gewünscht sind oder das Mengengerüst so beibehalten werden soll, erfolgte zum 15. April 2010 die Vorinformation zur Ausschreibung an die EU. Die Fertigstellung der Unterlagen, die Veröffentlichung und der Ausschreibungsbeginn sind für das Frühjahr 2011 vorgesehen, das Ausschreibungsende für Juni 2011 und der Betriebsstart für Dezember 2011.

Die im Gebiet des Main-Taunus-Kreises gefahrenen regionalen Busverkehre und SPNV-Leistungen werden vom RMV vergeben. Der Verkehrsverbund veröffentlicht hierzu einen Vergabekalender mit allen erforderlichen Informationen.

## 5 Finanzierung

### 5.1 Kosten des ÖPNV für den Main-Taunus-Kreis

Die abgeschlossenen Verkehrsserviceverträge umfassen eine Verpflichtung der MTV zur Finanzierung der Verkehrsleistungen. Nachfolgend sind Brutto-Zuschüsse je Linienbündel dargestellt.

#### Bruttozuschuss 2010

		€
HLB Hessenbus	LB 40.neu	2.273.600
	LB 40.1	1.572.332
	LB 40.2 Los 1	913.266
	LB 40.2 Los 2	1.221.737
Arriva/Sippel	LB 40.2 Los 3	934.118

Die Gesamtkosten für den ÖPNV ergeben sich aus den Brutto-Zuschüssen abzüglich der Fahrgelderlöse und den gesetzlichen Ausgleichszahlungen nach den §§ 45a PBefG und 145ff. SGB IX.

### 5.2 Weiterer Aufwand der MTV für den ÖPNV

Im Rahmen des Schülerverkehrs übernahm die MTV im Januar 2004 den Erstattungsprozess der Beförderungskosten gemäß § 161 HSchG für sämtliche Schüler/Schülerinnen im Main-Taunus-Kreis. Da die Erstattungs-Daten, die die MTV vom ehemaligen Schulverwaltungsamt, dem heutigen Amt für Jugend, Schulen und Sport, erhielt zu einem großen Teil identisch waren mit denen, die beim Kaufvorgang von Schülerabonnements von der Verkehrsgesellschaft erfasst wurden, konnte die MTV den sehr aufwändigen Prozess der Erstattung durch die Zusammenlegung beider Aufgabenbereiche deutlich optimieren.

Bei der Erstattung gemäß § 161 HSchG geht es um die Übernahme von Beförderungskosten der Primar- und Sekundarstufe 1. Im Regelfall wird dabei der Schulweg zwischen Wohnsitz und zuständiger Schule gemessen mit der Folge, dass bei Vorliegen der 2-Km-Grenze Grundschüler eine Erstattung erhalten, bei Überschreitung der 3-km-Grenze Schüler/-innen der Mittelstufe in den Genuss der Fahrgeldübernahme kommen. Zahlreiche Ausnahmen wie besonders gefährliche Schulwege, körperliche und geistige Beeinträchtigungen, Familienheimfahrten,

Schulenkungsmaßnahmen sowie soziale und wirtschaftliche Härtefälle durchbrechen das vorstehende Prinzip und gestalten die Arbeit sehr komplex.

Hinzu kommt, dass die Zahl der zu bearbeitenden Bescheide von rund 4.449 im Schuljahr 2003/2004 auf 6.049 im Schuljahr 2009/2010 beträchtlich anstieg. Ausschlaggebend hierfür ist zum einen das vereinfachte, kundenfreundliche Verfahren bei der Erstattung der mittlerweile überwiegenden Abonnements, den sog. CleverCards, das sicherstellt, dass die Eltern mit den Mitteln aus der Übernahme der Beförderungskosten des Vorjahres ein neues Abo erwerben können. Zum andern führt die verschlechterte, wirtschaftliche Situation vieler Familien zu einer steigenden Inanspruchnahme von Erstattungsleistungen.

Seit dem Schuljahr 2005/2006 bearbeitet die MTV auch die Praktikumsfälle sämtlicher Schüler im MTK und ist neben der Umsetzung und Abrechnung auch mit der Organisation aller Sonderverkehre betraut (vgl. Abschnitt Sonderverkehre). Bis zur Änderung des HSchG im Jahr 2005 agierte sie lediglich im Namen des Kreises als Vertreterin des Schulträgers; mit dieser Änderung und damit korrespondierend mit der Schaffung eines neuen Vertrages zwischen der MTV und dem MTK tritt Erstgenannte nunmehr im eigenen Namen auf. Dies geschieht bei den ihr obliegenden Verwaltungsaufgaben – hoheitlicher und nicht-hoheitlicher Natur – sowie bei der Abfassung von Widerspruchsbescheiden, die bislang dem Rechtsamt des Kreises oblagen.

2009/2010 kam noch die Bearbeitung der Einzelfahrten der schwerstbehinderten Kinder hinzu.

Für die genannten Aufgabengebiete sind gegenwärtig 3 Mitarbeiterinnen auf Teilzeitbasis beschäftigt.

Im Jahr 2010 zahlte die MTV im Rahmen von § 161 HSchG allein für die Erstattung der Beförderungskosten (inkl. der Kosten für die Praktikumsfahrten) **1.144.510,90€** an erstattungsberechtigte Antragsteller aus.

## 6 Nachfrage

### Fahrgastaufkommen

Vor dem Hintergrund steigender Bevölkerungszahlen im Main-Taunus-Kreis nimmt der ÖPNV im Kreisgebiet einen wichtigen Stellenwert zur Sicherstellung der Mobilität der Bevölkerung ein. Mit der Gewährleistung eines umfassenden ÖPNV-Angebotes und hoher Qualitätsstandards im Busverkehr richtet sich die MTV an den Bedürfnissen und Wünschen der ÖPNV-Nutzer aus und erhöht damit die Nachfrage.

Die Auswertung der in 2010 RMV-weiten Verbunderhebung wird in der ersten Hälfte 2012 vorgestellt.

### Fahrgeldeinnahmen

Die Fahrgeldeinnahmen stiegen in 2010 gegenüber dem Vorjahr um rund 4 Prozent an.

### Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen

Fahrgeldeinnahmen 2009	7,670	Mio €
Fahrgeldeinnahmen 2010	7,981	Mio €
Veränderung Fahrgeldeinnahmen 2009 zu 2010	4,0	Prozent

## 7 Aktuelles

Im Jahr 2010 konnte die MTV auf eine sehr breit gefächerte Auswahl an zukunftsorientierten Aktivitäten und Projekten zurückschauen.

Dabei legt sie stets großen Wert auf Nachhaltigkeit. So unterstützte die MTV u.a. zum Thema „Fahrrad“ den Umweltverbund, in dem sie sich zunächst in Zusammenarbeit mit der Regionalpark Pilotgesellschaft und den Städten Hattersheim, Hochheim und Flörsheim an einem bundesweiten Wettbewerb zur Förderung des Radverkehrs mit Anbindung an den ÖPNV beteiligte. Obgleich der Landkreis keine Mittel dafür zugesprochen bekam, wurde im Herbst 2008 ein erstes Pilotprojekt mit Elektrofahrrädern gestartet, das in den Jahren 2009 und 2010 ausgebaut wurde.

Damit einher geht die sog. Europäische Woche der Mobilität, die in jedem Jahr vom 18. bis 22. September stattfindet, um mit Veranstaltungen, Aktionen und Präsenz von Netzwerkern auf intelligente Mobilität und Nachhaltigkeit aufmerksam zu machen. Die MTV warb für nachhaltige Mobilität und stellte dabei das gute Passungsverhältnis von Fahrrad und ÖPNV in den Vordergrund. Sie beteiligte sich zugleich gemeinsam mit dem RMV am 1. Hessischen Tag der Nachhaltigkeit mit dem Ziel, Themen wie Umweltbewusstsein und Nachhaltigkeit stärker in den Alltag zu bringen.

Gleichzeitig entwickelt die MTV systematisch die Bindung der nächsten Generation an den ÖPNV, um für eine breite Verankerung in der Gesellschaft zu sorgen. Sie organisiert im Jahr 2010 fünfzehn Mal Busschulen an Grundschulen, bei denen die Schüler der 4. Klassen lernen, wie sie sich in Bus und Bahn sicher verhalten. Im Zuge dessen verteilt sie außerdem Jahr für Jahr die MTV-Schülerbroschüre „Clever fahr'n mit Bus und Bahn“, um die Kinder auf die Wege zu den künftig von ihnen besuchten weiterführenden Schulen mit dem ÖPNV vorzubereiten.

Die Sicherheit im freigestellten Schülerverkehr ist eine elementare Herausforderung. Zur Erhaltung und weiteren Erhöhung der Sicherheit fordert die MTV seit 2009/2010 von den Verkehrsunternehmen im Schülerverkehr das sog. TÜV-Zertifikat, ein öffentlich anerkanntes Sicherheits- und Gütesiegel, welches nur dann vergeben wird, wenn die geprüften Firmen in den Bereichen Fahrzeug, Personal und Organisation den hohen Anforderungen dieses Zertifikats genügen.

Ein weiteres großes Anliegen der MTV ist das Projekt „BAIM“ (Barrierefreie ÖV-Information für mobilitätseingeschränkte Personen). Durch online zugängliche Informationen zum barrierefreien Reisen unterstützt BAIM die Reiseplanung. Hierfür wurden Haltestellen und Stationen nach Merkmalen für barrierefreies Reisen erfasst und im RMV-Portal zur Verfügung gestellt; die MTV beteiligt sich als erste Lokale Nahverkehrsgesellschaft an dem Projekt. Die Relevanz der Barrierefreiheit zeigt sich auch darin, dass mittlerweile alle im MTK eingesetzten Busse Niederflurfahrzeuge sind (mit wenigen Ausnahmen im Schülerbereich).

Vorreiter ist die MTV auch beim Handy-Ticketing, einer Variante des elektronischen Fahrscheinvertriebs. Hier statteten die MTV und der RMV alle 420 Haltestellen im MTK mit speziellen Kontaktpunkten aus. Diese können über geringe Distanzen mit dem aktivierten Mobiltelefon des Nutzers kommunizieren und damit den Kauf des elektronischen Tickets vereinfachen.

Für die folgenden Jahre zeichnen sich neue Herausforderungen ab.

Die MTV entwickelt ihre Strategie entsprechend weiter; sie beteiligt sich aktiv am Innovationsforum, das von den lokalen Nahverkehrsgesellschaften im RMV gegründet wurde. Schwerpunktthemen sind das jeweils lokale bzw. regionale Busangebot bzw. dessen Integration in bestehende lokale Verkehrsnetze, die Qualität im Schienenverkehr, der Schülerverkehr und das E-Ticketing (elektronischer Fahrscheinvertrieb).

Die MTV tauscht sich fachlich intensiv mit anderen Praktikern und Experten im ÖPNV aus, hierzu ist sie u.a. Mitglied des VDV-Ausschusses Bestellermarkt und im Innovationskreis des RMV. Sie engagiert sich in Initiativen des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung wie dem Mobilitäts- und Koordinierungsrat sowie beispielsweise auch in der Gründungsinitiative HOLM e.V.

Eine der wichtigsten Herausforderungen der Zukunft besteht in der wirtschaftlichen Perspektive des ÖPNV im Main-Taunus-Kreis. Durch die Ausschreibung aller Leistungen werden diese heute sehr kosteneffizient betrieben. Eine weitere Kostensenkung in der nächsten Ausschreibungsrunde ist allenfalls in sehr geringem Rahmen erreichbar. Gleichzeitig steigen die Anforderungen an den ÖPNV. Der wachsende Anteil älterer Menschen, die auf einen ÖPNV mit barrierefreier Infrastruktur angewiesen sind, umfassendere Beförderungsbedürfnisse der Schüler (Ganztagsschule) und die weiter wachsenden Pendlerverflechtungen sowie die über der allgemeinen Inflation steigenden Energiepreise stellen ein Risiko für die Finanzierbarkeit des ÖPNV mit den bisher dafür verwendeten Mitteln dar. Die MTV arbeitet intensiv an einer Strategie und Umsetzungsmaßnahmen, um dauerhaft mit dem vorhandenen Budget ein gutes ÖPNV-Angebot zu sichern.

Sämtliche Aktivitäten dienen dem übergeordneten Ziel, die kontinuierliche Optimierung der Verkehrsleistungen, die Verbesserung der Übergänge zum regionalen Angebot sowie die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV voranzutreiben und damit letztlich den Wünschen des Fahrgastes im hohen Maße zu entsprechen. Dabei steht die MTV vor allem für Qualität und Innovation, Stärkung des Umweltverbundes und Nachhaltigkeit sowie für den Ausbau der Bindung der nächsten Generation an den ÖPNV.