

Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH

Gesamtbericht 2011



Inhalt

1	Allgemeines.....	3
2	Leistung.....	6
	2.1 Linienverkehr.....	6
	2.2 AST-Verkehre.....	7
	2.3 Sonderverkehr.....	8
3	Qualität.....	11
	3.1 Qualitätsmess- und Bewertungssystem.....	11
	3.2 Erreichte Qualität 2011.....	12
4	Wettbewerb.....	16
5	Finanzierung.....	18
	5.1 Kosten des ÖPNV für den Main-Taunus-Kreis.....	18
	5.2 Weiterer Aufwand der MTV für den ÖPNV.....	18
6	Nachfrage.....	20
7	Aktuelles.....	21

1 Allgemeines

Ziel dieses Berichtes

Dieser Bericht stellt die wesentlichen Entwicklungen im öffentlichen Personennahverkehr im Main-Taunus-Kreis (MTK) im Jahr 2011 zusammenfassend vor, um der interessierten Öffentlichkeit die Möglichkeit zu geben, sich über die Aktivitäten des MTK und der MTV als seiner Lokalen Nahverkehrsorganisation zu informieren. Der Bericht gibt Auskunft über Ziele des MTK, die Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs (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 MTK ist Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV, also des Linienverkehrs mit Bussen, in seinem Gebiet. Die MTV ist als Aufgabenträgerorganisation im Sinne des Hessischen ÖPNV-Gesetzes zuständig für die Belange des ÖPNV im MTK.

Gesellschafter der MTV sind neben dem Main-Taunus-Kreis 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 Berichtsjahr 2011 ist der Landrat des Main-Taunus-Kreises, Herr Michael Cyriax. Die Position der Geschäftsführerin nimmt Frau Birgit Hartmann wahr.

Aufgaben der MTV

Kernaufgabe der MTV ist es, dem Grundbedürfnis an „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 Planung, Bestellung, Finanzierung und Organisation des lokalen Verkehrsangebotes. Die MTV ist kein originäres Verkehrsunternehmen und hält auch keine Beteiligungen, sondern setzt ihre Ziele gemäß Gesellschaftsvertrag und Beleihung durch den Aufgabenträger über Verträge um. Sie 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 die Ausgestaltung des Verbundtarifes. Information und Marketing übt die MTV in Absprache mit dem RMV aus. 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 Verkehrsmanagement (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 Hessisches Schulgesetz (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 ÖPNV 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.

Der Anruf-Sammel-Taxi (AST)-Verkehr wurde in 2011 erneut vergeben.

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. Auch im Jahr 2011 zeigen die Messungen, dass die Unternehmen HLB Hessenbus GmbH (HLB) und Autobus Sippel GmbH (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 (NVP) 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 und Sippel durchgeführt. Diese Unternehmen haben die oben erwähnten 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)	886.400

Linienbündel 40.1	
Linien	810, 812, 813
Betreiber	HLB Hessenbus
Vertragsende	Dezember 2014
Fahrzeuganzahl	14
Linienlänge gesamt in km	50,62
Nutzwagenkilometer (Ist)	666.900

Linienbündel 40.2 Los 1	
Linien	401, 402, 403, 406
Betreiber	HLB Hessenbus
Vertragsende	Dezember 2014
Fahrzeuganzahl	10
Linienlänge gesamt in km	62,93
Nutzwagenkilometer (Ist)	398.900

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)	540.400

Linienbündel 40.2 Los 3	
Linien	831, 832, 833, 834
Betreiber	Sippel
Vertragsende	Dezember 2014
Fahrzeuganzahl	8
Linienlänge gesamt in km	32,60
Nutzwagenkilometer (Ist)	284.600

2.2 AST-Verkehre

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.

Die MTV hatte im März 2011 ihre AST-Verkehre turnusgemäß neu und europaweit ausgeschrieben. Die Angebotsfrist endete am 11. Mai, zwei Angebote waren eingegangen. Den Zuschlag erhielt Ende August der Anbieter Taxi-Rittgen Limousinen Service Rhein-Main (Taxi Rittgen).

Ausgeschrieben war die Erbringung von Verkehrsleistungen auf den Linien 20, 26, 263, 404, 805, 810, 812, 818, 835, 836 und 837. Sie leisten die innerstädtische Erschließung von Städten und Gemeinden, die Anbindung von Wiesbaden-Naurod an die S-Bahn in Eppstein-Bremthal sowie die Anbindung von Hattersheim an den Busverkehr in Frankfurt-Sindlingen, allesamt in Schwachverkehrszeiten.

Die Leistung des Bündels wird mit zehn Fahrzeugen (fünf Kleinbussen, fünf Pkw) erbracht und beläuft sich auf geschätzte 170.000 Besetzkilometer jährlich. Die erste Ausschreibung der AST-Verkehre im Jahr 2005 umfasste im Vergleich dazu lediglich ca. 120.000 Besetzkilometer pro Betriebsjahr.

Der neue Vertrag mit einer Laufzeit von fünf Jahren beinhaltet die Option einer zweimaligen Verlängerung um je zwei Jahre. Der Vertrag enthält erstmals auch eine Bonus-Malus-Regelung zur Steigerung der Qualität nach erfolgreichem Einsatz bei den Busverkehren. Betriebsstart der neu vergebenen AST-Verkehre war am 11. Dezember 2011 zum Fahrplanjahr 2012.

39.763 Fahrgäste fuhren 26.681 Mal mit den AST-Verkehren (2010: 37.010 Fahrgäste mit rund 26.224 Fahrten, 2009: 34.462 Fahrgäste mit rund 24.398 Fahrten). Der Besetztgrad (Zahl der transportierten Fahrgäste pro Fahrt) lag dabei durchschnittlich bei 1,49 Personen pro Fahrt (2010: 1,41 Personen, 2009: 1,41 Personen).

Das Anschluss-AST verkehrt in drei Korridoren im Anschluss an die Ankunft der S-Bahnen in Hofheim, Hattersheim und Flörsheim. 29,2 % aller AST-Fahrten (2010: 28,7 %, 2009: knapp 37 %,.) fanden im Anschluss-AST statt; der Besetztgrad lag hier bei durchschnittlich bei 1,28 Personen pro Fahrt (2010: 1,27; 2009: 1,31).

Damit verzeichnet das komplette AST-Angebot im Jahr 2011 erneut mehr Fahrgäste als im Vorjahr, während die Nutzerzahlen beim Anschluss-Sammel-Taxi isoliert betrachtet leicht sanken.

AST-Verkehre (Ist) 2011

Betreiber	Touren	Besetzt-kilometer	Personen
Taxi Rittgen	17.392	137.296	27.826
zzgl. Subunternehmerleistungen (Fa. Ucar)	9.289	33.407	11.937
Gesamt	26.681	170.703	39.763

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 Personenbeförderungsgesetz (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. Ab dem Schuljahr 2011/2012 übernahm die MTV zudem die Organisation von Fahrten der Jugendhilfe und deren Abrechnung sowie die Bearbeitung der Fälle des neu eingeführten Bildungs- und Teilhabepakets.

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 Kreis zum Beispiel die Peter-Josef-Briefs-Schule und die Edith-Stein-Schule in Hochheim, die Johann-Hinrich-Wichern-Schule, die Friedrich-von-Bodenschwingh-Schule und das Vincenzhaus in Hofheim, die Anne-Frank-Schule in Kelkheim sowie 17 Grundschulen, an denen auch behinderte Kinder unterrichtet werden. Hinzu kommt die ständig wachsende Zahl an Inklusionsfällen. Darüber hinaus fahren die von der MTV beauftragten Unternehmen Schulen in Frankfurt, Wiesbaden und in anderen Kreisen an. Außerdem werden manche Förderschüler im Rahmen ihrer Praktika zu den einzelnen Betrieben befördert.

Schulwegkosten gemäß § 161 HSchG

Die MTV hat den gesamten 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, Islinger und Rashidian im Auftrag der MTV tätig.

Beförderung schwerstbehinderter Kinder

Seit dem Schuljahr 2009/2010 übernimmt die MTV auch die sehr aufwändige 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. Als Anbieter solcher Fahrten agieren zum Beispiel die Malteser, Johanniter, der Drehpunkt 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

objektive Qualitätskriterien	subjektive Qualitätskriterien
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 2011

Die Ergebnisse der Qualitätsmessung für das Jahr 2011 sind in den nachfolgenden Tabellen jeweils nach Betreibern gegliedert dargestellt.

Bereits seit dem Jahr 2005 wird die Qualität bei 2 Losen gemessen. Seit 2010 werden die RBL-Daten sämtlicher Linien 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.

Qualität HLB Hessenbus		
-------------------------------	--	--

	Festge- legte Qualität (Soll)	Erreichte Qualität (Ist)
Objektive Qualitätskriterien	Akzep- tanzwert (in %)	Ergebnis 2011 (in %)
Pünktlichkeit	90	96
Sauberkeit der Fahrzeuge	97	98
Schadensfreiheit der Fahrzeuge	96	99
Erscheinungsbild des Fahrpersonals	96	94
Kompetenz des Fahrpersonals (Kontrolle Tarifunterlagen)	92	99
Kompetenz des Fahrpersonals (Testfrage)	76	91
Fahrplanaushang an Haltestellen	99	100
Subjektive Qualitätskriterien	Akzep- tanzwert	Tendenz- wert 2011 -Schulnote
Fahrgastinformation in den Fahrzeugen	1,6	1,3
Sauberkeit der Fahrzeuge	2,0	1,8
Schadensfreiheit der Fahrzeuge	1,8	1,6
Sicherheit in den Fahrzeugen	1,9	1,7
Kompetenz des Fahrpersonals	1,9	2
Kundenorientierung des Fahrpersonals	2,0	2
Ankunftspünktlichkeit der Fahrzeuge	2,2	2,3

Qualität Sippel

	Festge- legte Qualität (Soll)	Erreichte Qualität (Ist)
Objektive Qualitätskriterien	Akzep- tanzwert (in %)	Ergebnis 2011 (in%)
Pünktlichkeit	90	98
Sauberkeit der Fahrzeuge	97	98
Schadensfreiheit der Fahrzeuge	96	99
Erscheinungsbild des Fahrpersonals	96	98
Kompetenz des Fahrpersonals (Kontrolle Tarifunterlagen)	92	100
Kompetenz des Fahrpersonals (Testfrage)	76	83
Fahrplanaushang an Haltestellen	99	100
Subjektive Qualitätskriterien	Akzep- tanzwert	Tendenz- wert 2011 -Schulnote
Fahrgastinformation in den Fahrzeugen	1,6	1,5
Sauberkeit der Fahrzeuge	2,0	1,9
Schadensfreiheit der Fahrzeuge	1,8	1,7
Sicherheit in den Fahrzeugen	1,9	1,8
Kompetenz des Fahrpersonals	1,9	1,9
Kundenorientierung des Fahrpersonals	2,0	2
Ankunftspünktlichkeit der Fahrzeuge	2,2	2,1

Die objektiven Messungen lagen 2011 bei beiden Verkehrsunternehmen in oder über den Akzeptanz-/Toleranzbereichen der jeweiligen Merkmale. Dabei sind die Werte gegenüber 2010 allgemein leicht gestiegen. Die Pünktlichkeit, definiert als Abweichung von weniger als 3 Minuten, ist bei den HLB-Linien gegenüber 2010 um fast 4 % auf 96% gestiegen, bei 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 91 % (2010: 86 %) und bei Sippel mit 83 % (2010: 81%).

Aufgrund der Überschreitung der vertraglichen Zielwerte für die Qualität im Bereich der objektiven Kriterien erreichten die HLB in 2011 einen Bonus in Höhe von insgesamt 41.150 Euro (2010: + 22.650) bei einer Verhandlungsmasse von 50.000 Euro und die Fa. Sippel einen Bonus in Höhe von 15.870 Euro (2010: + 12.765 Euro) bei einem Verhandlungsspielraum von 23.000 Euro. Diese Mittel investieren die Busunternehmen ziel- und zweckgerichtet in Maßnahmen der Qualitätssicherung.

Die Erhebung der subjektiven Kriterien ist vergleichsweise aufwändig und erfolgt ab 2011 erstmals in einem zweijährigen Turnus, so dass erst das Gesamtergebnis der Erhebungen aus 2011 und aus 2012 statistische Belastbarkeit erreicht. Die subjektive Bewertung der HLB im Jahr 2011 kann daher nur als Tendenz einer insgesamt leichten Verbesserung um 0,2 Notenpunkte gewertet werden (Ausnahme Ankunftspünktlichkeit: von 2,2 auf 2,3 gesunken). Die subjektive Bewertung von Autobus Sippel ist in der Tendenz überall verbessert, zumindest aber gleichgeblieben.

4 Wettbewerb

Die MTV hat ihre erste Ausschreibungsrunde abgeschlossen und alle Linienverkehre bisher einmal in wettbewerblichen Verfahren vergeben. Das nächste Ausschreibungsverfahren startet Ende 2012. Die Leistungen werden dann 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 Betreiber gibt, der über einen sog. eigenwirtschaftlichen Antrag 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 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 eigenwirtschaftliche 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 eigenwirtschaftliche Verkehre (RP Darmstadt)
Mai bis Juni 2013	Zeitraum zur Antragstellung für ein Genehmigungsverfahren (eigenwirtschaftlicher Verkehr) (Verkehrsunternehmen)
Juni bis Dezember 2013	Durchführungszeitraum für Genehmigungsverfahren (RP Darmstadt) ggf. Qualitätssicherungsvereinbarung mit VU (MTV)
ab Juli 2013	Vorbereitung des Vergabeverfahrens/ Ausschreibung (MTV)
Dezember 2014	Betriebsstart (Verkehrsunternehmen)

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, vollzog sich die Fertigstellung der Unterlagen, deren Veröffentlichung und der Ausschreibungsbeginn im Frühjahr 2011, im August 2011 erfolgte der Zuschlag an Taxi Rittgen, so dass der Betrieb Dezember 2011 starten konnte.

Die im Gebiet des Main-Taunus-Kreises verkehrenden 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 2011

		€
HLB Hessenbus	LB 40.neu	2.376.246
	LB 40.1	1.640.606
	LB 40.2 Los 1	972.383
	LB 40.2 Los 2	1.318.411
Arriva/Sippel	LB 40.2 Los 3	850.051

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, Schullenkungsmaßnahmen 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 6.059 im Schuljahr 2010/2011 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 Organisation der Einzeltouren der schwerstbehinderten Kinder hinzu bzw. ab 2011 die der Jugendhilfefahrten sowie die Bearbeitung der Anträge der Schüler und Schülerinnen im MTK, die am bundesweiten Bildungs- und Teilhabepaket partizipieren.

Im Jahr 2011 zahlte die MTV im Rahmen von § 161 HSchG allein für die Erstattung der Beförderungskosten (inkl. der Kosten für die Praktikumsfahrten) **1.212.742,34€** 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 durchgeführten RMV-weiten Verbunderhebung wird in der ersten Hälfte 2012 vorgestellt.

Fahrgeldeinnahmen

Die Fahrgeldeinnahmen sanken in 2011 nur geringfügig gegenüber dem Vorjahr um 0,25 Prozent an.

Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen

Fahrgeldeinnahmen 2010	7,981	Mio €
Fahrgeldeinnahmen 2011	7,961	Mio €
Veränderung Fahrgeldeinnahmen 2010 zu 2011	- 0,25%	Prozent

7 Aktuelles

Im Jahr 2011 konnte die MTV auf eine sehr breit gefächerte Auswahl an zukunftsorientierten Aktivitäten und Projekten zurückschauen.

Im Fokus des Interesses der MTV stehen dabei maßgeblich die Schüler und Schülerinnen des MTK. Wichtig ist der MTV, dass gerade diese Zielgruppe gute Erfahrungen mit dem ÖPNV macht und später als Erwachsene weiterhin Bus und Bahn gerne nutzt.

Hierzu unterhält die MTV eine Schülerdatenbank mit vollständigen und detaillierten Informationen zu allen Schulen im Kreis. Name der Schule, Standort, Anfangs- und Endzeiten der Schulstunden, Anzahl der Schüler pro Klasse/Jahrgangsstufe und Wohnorte der Schüler sind verzeichnet. Parallel werden Tabellen zu den Fahrzeiten der Buslinien im Kreis aufgelistet und relevante Knotenpunkte definiert. Damit kann der Kapazitätsbedarf im integrierten **Schülerverkehr** ermittelt und mit dem Leistungsangebot des Linienverkehrs abgeglichen werden, um in den Sommerferien oder vor dem Start des neuen Schuljahres eine Optimierung des Angebotes im Rahmen der abgeschlossenen Verkehrsverträge vornehmen zu können. Auch 2011 gab es unterjährig einige Fahrplananpassungen. Sie betrafen vor allem die Buslinie 834, die die Heinrich-Böll-Schule in Hattersheim an Hofheim und Umgebung anschloss, sowie die Linie 816, deren Fahrten auf den neuen Stundenplan im Schulzentrum Eppstein-Vockenhausen abgestimmt wurden.

Schüler aus Wallau besuchen zunehmend das Graf-Stauffenberg-Gymnasium sowie die Sophie-Scholl-Schule in Flörsheim. Da der Schulweg mit dem Bus über Massenheim (Stadtteil von Hochheim) führt, hatte der RMV gemäß Tarifmatrix bislang für diese Schüler die Preisstufe 3 berechnet, wohingegen der längere Weg über Hofheim-Marxheim nur mit der Preisstufe 2 veranschlagt wurde.

Auf Anregung der Eltern und nach intensiven Verhandlungen der MTV mit dem RMV wurde schließlich auf dieser Relation Massenheim als Grenzhaltestelle umgewertet. Daraufhin konnte für die Wallauer Schüler mit Ziel Flörsheim die Preisstufe 2 und damit eine beträchtliche Ersparnis für unsere Kunden erreicht werden.

Vor den Sommerferien 2011 erhielt wieder jede Schülerin und jeder Schüler der 4. Klassen die **Schülerbroschüre** der MTV. Die meisten von ihnen wechseln zum neuen Schuljahr auf eine weiterführende Schule und fahren, da letztgenannte häufig nicht mehr am Wohnort ist, mit dem Bus zur Schule. Die spezielle Broschüre der MTV für Schüler der 4. Klassen vermittelt auf spielerische Weise, wie man mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut und sicher zur Schule und wieder nach Hause kommt.

Die MTV sorgte im 7. Jahr in Folge auch 2011 wieder für die Durchführung von RMV-**Busschulen** an Grundschulen im MTK. Bei einem Busschultermin gibt eine Trainerin den Schülern aus den 4. Klassen eine Einführung in die Nutzung von Bussen und

Bahnen im Kreis. Ein Fahrer und ein Bus der HLB Hessenbus stehen ebenfalls zur Verfügung, so dass Ein- und Aussteigen, das Verhalten am und im Bus geübt und Sicherheitsaspekte während der Fahrt erklärt werden können. Das Verkehrstraining stärkt das Selbstbewusstsein der Kinder, denn für viele Schüler ist zu Beginn des Schulbesuchs einer weiterführenden Schule die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für den Schulweg etwas Neues. Die Busschule fand 2011 im MTK achtzehnmal statt.

Seit einem Probebetrieb im Herbst 2009 gibt es im Main-Taunus-Kreis ein Projekt zur Ausleihe von **Elektrofahrrädern**. Ziel ist es, den Trend der Elektromobilität zu nutzen, um den Freizeitwert der Region und das Radfahren als nachhaltige Art der Mobilität zu fördern. Die MTV beteiligt sich, um Erfahrungen und neue Zielgruppen für die Verknüpfung von Radfahren und ÖPNV im Freizeitverkehr zu gewinnen. Andere wesentliche Partner im Projekt waren die Regionalpark RheinMain Pilot gGmbH, die Kommunen, die Verleihstationen hatten, und der Fahrrad-Anbieter movelo.

Das Angebot war von 2010 auf 2011 erneut ausgeweitet worden. Insgesamt standen den Interessenten in der Saison vom 1. Mai bis Ende Oktober 2011 genau 38 Fahrräder zur Verfügung (2010: 20 Fahrräder). Im Jahr 2011 waren sechs Verleihstationen (2010: fünf Stationen) tätig, in Hattersheim die EVIM-Schlockerstiftung sowie folgende private Unternehmen: Bistro Nabuco in Kriftel, das Hotel Rheingauer Tor sowie der Hochheimer Hof in Hochheim und Willi Habeth in Flörsheim. Das Fahrradgeschäft Fahrradfreund in Hofheim hatte sich als Anbieter direkt mit movelo abgestimmt.

Die Finanzierung (Anmietung der Fahrräder und Marketingpauschale für movelo, Aufwandsentschädigung für die Verleihstationen sowie für die Abstimmungs- und Öffentlichkeitsarbeit im MTK durch eine Projektleitung) teilten sich die Kommunen, der Kreis und die Regionalpark RheinMain Pilotgesellschaft. Dabei zeichnete sich im Jahr 2011 als Fazit für die MTV ab, dass trotz vielfacher Anstrengungen sämtlicher Akteure Kostenneutralität nicht absehbar ist. Gleichwohl bleibt die Promotion der Elektromobilität aufgrund ihres Nachhaltigkeitspotenzials und der Flexibilisierung von Mobilitätsgewohnheiten sinnvoll.

Das **Elektronische Ticketing im RMV** wurde weiterentwickelt. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 wurde im Verbund zunächst die neue Jahreskarte als elektronische Fahrkarte mit integriertem Chip eingeführt und zum 01. Januar 2012 verschickt. Schüler und Auszubildende sowie Monats- und Wochenkarten folgen.

Die Bereitstellung von **Information in Echtzeit** für die Fahrgäste hat große Priorität im RMV. Gemeinsam arbeiten die Lokalen Nahverkehrsgesellschaften, der RMV und die Verkehrsunternehmen an dem Aufbau einer verbundweiten Datendrehscheibe. Im Zuge dessen werden lokale Pilotprojekte umgesetzt, bei denen Technik, Funktionalität und Kundennutzen ermittelt werden sollen. Der RMV plante ein

Pilotprojekt für den Main-Taunus-Kreis. Am 18. August 2011 beschloss der Aufsichtsrat der MTV eine Beteiligung mit einem Betrag von 50.000 Euro an dem Projekt im MTK. Danach sollen fünf Bushaltestellen mit Masten für die Dynamische Fahrgastinformation (DFI) ausgestattet werden. Die Musterhaltestellen in Hofheim, Sulzbach, Kelkheim und Bad Soden sind so ausgewählt, dass dort lokale und regionale Buslinien verkehren und Fahrgäste umsteigen.

Für die folgenden Jahre zeichnen sich neue Herausforderungen ab.

Eine der wichtigsten 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 Abführungen an den RMV steigen ebenfalls stetig, da der Verbund für die Leistungserstellung im regionalen Verkehrsangebot für Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Regionalen Busnahverkehr (RBNV) auch mit stärker steigenden Kosten konfrontiert ist. Durch die steigenden und immer zeitnäheren Abführungen an den RMV ist die Liquidität der MTV fast ausgereizt. Die Diskrepanz zwischen stark steigenden Kosten und nicht in gleichem Maße steigenden Einnahmen verstärkt sich zunehmend. Tarifierhöhungen über 3 % waren bisher politisch nicht gewollt, sind aber in deutlich höherem Maße notwendig, um die Lücke zwischen Aufwand und Einnahmen stabil zu halten.

Daher arbeitet die MTV intensiv an Strategie- und Umsetzungsmaßnahmen, um dauerhaft mit dem vorhandenen Budget ein gutes ÖPNV-Angebot zu sichern.

Sämtliche Aktivitäten dienen dabei stets 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.