

Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH

Gesamtbericht 2012



Inhalt

1	Allgemeines.....	3
2	Leistung.....	6
	2.1 Linienverkehr.....	6
	2.2 AST-Verkehre.....	7
	2.3 Sonderverkehr.....	8
3	Qualität.....	10
	3.1 Qualitätsmess- und Bewertungssystem.....	10
	3.2 Erreichte Qualität 2012.....	11
4	Wettbewerb.....	14
5	Finanzierung.....	14
	5.1 Kosten des ÖPNV für den Main-Taunus-Kreis.....	14
	5.2 Weiterer Aufwand der MTV für den ÖPNV.....	15
6	Nachfrage.....	16
7	Aktuelles.....	18

1 Allgemeines

Ziel dieses Berichtes

Dieser Bericht stellt die wesentlichen Entwicklungen im öffentlichen Personennahverkehr im Main-Taunus-Kreis (MTK) im Jahr 2012 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 gemäß § 5 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG). Die MTV ist als Aufgabenträgerorganisation gemäß § 6 ÖPNVG 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 und Modalitäten der Finanzierung aus Fahrgeldeinnahmen und Zuschüssen der Gesellschafter.

Aufsichtsratsvorsitzender der MTV im Berichtsjahr 2012 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 per sicherem und bedarfsgerechtem Angebot zu entsprechen zur Erlangung einer ausreichenden Verkehrsbedienung des MTK.

Ursprünglich 1987 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 eine Management- bzw. Regiegesellschaft und kein originäres Verkehrsunternehmen. Sie hält auch keine Beteiligungen und setzt ihre Ziele gemäß Gesellschaftsvertrag und Beleihung durch den Aufgabenträger 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 die Ausgestaltung des Verbundtarifes. Information und Marketing übt die MTV in Abstimmung mit dem RMV aus. Die Durchführung des Vertriebs obliegt zuvorderst dem jeweiligen Verkehrsunternehmen; gemeinsam mit dem Verkehrsverbund und den Unternehmen entwickelt die MTV wiederum den prozessoptimierten Fortschritt des Vertriebs im Zuge des Electronic Ticketing (E-Ticketing) weiter.

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 Förder- und Grundschulen sowie 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.

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 2012 zeigen die Messungen, dass die Unternehmen HLB Hessenbus GmbH (HLB) und Autobus Sippel GmbH (Sippel) eine Qualität oberhalb der vertraglichen Mindestanforderungen umsetzen konnten. Ferner befasst sich die MTV auch mit Themen zur Förderung der Barrierefreiheit sowie Umwelt- und Informationsstandards.

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 zum Klimaschutz, zur Nachhaltigkeit und zur Qualität ein.

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

Im Jahr 2012 begann die MTV mit der Erstellung des 3. Nahverkehrsplans, der u.a. als aktuelle Planungsgrundlage für die erneuten Vergaben der Busverkehre dienen soll.

2 Leistung

2.1 Linienverkehr

Der Linienverkehr im Main-Taunus-Kreis wird derzeit durch die Unternehmen HLB und Sippel durchgeführt. Diese Unternehmen haben die vorerwähnten 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)	883.681

Linienbündel 40.1	
Linien	810, 812, 813
Betreiber	HLB Hessenbus
Vertragsende	Dezember 2014
Fahrzeuganzahl	14
Linienlänge gesamt in km	50,62
Nutzwagenkilometer (Ist)	644.598

Linienbündel 40.2 Los 1	
Linien	401, 402, 403, 405, 406
Betreiber	HLB Hessenbus
Vertragsende	Dezember 2014
Fahrzeuganzahl	10
Linienlänge gesamt in km	62,93
Nutzwagenkilometer (Ist)	371.965

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)	474.630

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)	280.413

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. 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, 46, 263, 404, 805, 810, 812, 818, 825, 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 beläuft sich auf geschätzte 184.000 Besetzkilometer jährlich. Die erste Ausschreibung der AST-Verkehre im Jahr 2005 umfasste im Vergleich dazu lediglich ca. 120.000 Besetzkilometer pro Betriebsjahr.

In 2012 fuhren 45.587 Fahrgäste 30.993 Mal mit den AST-Verkehren (2011: 39.763 Fahrgäste mit rund 26.681 Fahrten, 2010: 37.010 Fahrgäste mit rund 26.224 Fahrten). Der Besetzgrad (Zahl der transportierten Fahrgäste pro Fahrt) lag dabei durchschnittlich bei 1,47 Personen pro Fahrt (2011: 1,49 Personen, 2010: 1,41 Personen).

Damit verzeichnet das komplette AST-Angebot im Jahr 2012 erneut mehr Fahrgäste als im Vorjahr.

AST-Verkehre 2012

Betreiber	Touren	Besetzt-kilometer	Personen
Taxi Rittgen	19.388	141.577	30.325
zzgl. Subunternehmerleistungen (Fa. Ucar)	11.605	42.770	15.262
Gesamt	30.993	184.347	45.587

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-Bodelschwingh-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 oben bereits erwähnten 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, Volland, Korkmaz, Zuber und Rashidian (Taxi Service Eschborn) 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 der Drehpunkt, die Firma Racky, Taxi Jan, Ambulance Mobil 24 sowie Hauf & Scholz.

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.

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 2012

Die Ergebnisse der Qualitätsmessung für das Jahr 2012 sind in den nachfolgenden Tabellen jeweils nach Betreibern gegliedert dargestellt.

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

	Festge- legte Qualität (Soll)	Erreichte Qualität (Ist)
Objektive Qualitätskriterien	Akzep- tanzwert (in %)	Ergebnis 2012 (in %)
Pünktlichkeit	90	97



Sauberkeit der Fahrzeuge	97	97
Schadensfreiheit der Fahrzeuge	96	99
Erscheinungsbild des Fahrpersonals	96	98
Kompetenz des Fahrpersonals (Kontrolle Tarifunterlagen)	92	99
Kompetenz des Fahrpersonals (Testfrage)	76	90
Fahrplanaushang an Haltestellen	99	100
Subjektive Qualitätskriterien	Akzeptanzwert	Tendenzwert 2012 -Schulnote
Fahrgastinformation in den Fahrzeugen	1,6	1,4
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	2
Kundenorientierung des Fahrpersonals	2,0	2,1
Ankunftspünktlichkeit der Fahrzeuge	2,2	2,3

Qualität Autobus Sippel

	Festgelegte Qualität (Soll)	Erreichte Qualität (Ist)
Objektive Qualitätskriterien	Akzeptanzwert (in %)	Ergebnis 2012 (in%)
Pünktlichkeit	90	96



Sauberkeit der Fahrzeuge	97	97
Schadensfreiheit der Fahrzeuge	96	99
Erscheinungsbild des Fahrpersonals	96	98
Kompetenz des Fahrpersonals (Kontrolle Tarifunterlagen)	92	99
Kompetenz des Fahrpersonals (Testfrage)	76	93
Fahrplanaushang an Haltestellen	99	99
Subjektive Qualitätskriterien	Akzeptanzwert	Tendenzwert 2012 -Schulnote
Fahrgastinformation in den Fahrzeugen	1,6	1,5
Sauberkeit der Fahrzeuge	2,0	2,0
Schadensfreiheit der Fahrzeuge	1,8	1,6
Sicherheit in den Fahrzeugen	1,9	1,9
Kompetenz des Fahrpersonals	1,9	1,8
Kundenorientierung des Fahrpersonals	2,0	1,9
Ankunftspünktlichkeit der Fahrzeuge	2,2	2,1

Objektive Kriterien

Die objektiven Werte zu Pünktlichkeit, Sauberkeit, Schadensfreiheit der Fahrzeuge, Erscheinungsbild und Kompetenz des Personals sowie Haltestellenaushänge erreichten 2012 (kaum verändert gegenüber 2011) bei beiden Verkehrsunternehmen mindestens den jeweiligen Akzeptanzwert, lagen sogar zumeist darüber. Wie in den letzten Jahren wurde der schwächste Wert bei der Kompetenz des Fahrpersonals in Testfragen erreicht.

Bei den objektiven Kriterien ergibt der Bonus-Malus-Saldo für die HLB einen Bonus von +37.400 Euro (2011: + 41.150 Euro) bei einer Verhandlungsmasse von 50.000 Euro. Autobus Sippel erhielt für 2012 einen Bonus in Höhe von +17.250 Euro (2011: +15.870 Euro) bei einer Verhandlungsmasse von 23.000 Euro.



Subjektive Kriterien

Die Erhebung der subjektiven Kriterien ist vergleichsweise aufwändig und erfolgt seit 2011 erstmals in einem zweijährigen Turnus. Das heißt: Erst das Gesamtergebnis der Erhebungen aus 2011 und aus 2012 erreicht statistische Belastbarkeit. Auch bei den subjektiven Kriterien erzielten die Verkehrsunternehmen Werte meist über dem Akzeptanzwert – bei leicht verringerten Werten gegenüber dem letzten Jahr. Die HLB erhielt für 2012 einen Bonus von 5.000€ (2010: - 500€), Autobus Sippel konnte die MTV 2.760€ ausschütten (2010: - 4.370€).

4 Wettbewerb

Die MTV hat ihre erste Ausschreibungsrunde abgeschlossen und alle Linienverkehre bisher einmal in wettbewerblichen Verfahren vergeben. Das nächste Ausschreibungsverfahren soll Ende 2012/Anfang 2013 starten. Dessen Ablauf wird durch die komplexen rechtlichen Rahmenbedingungen bestimmt. Maßgeblich dabei wird auch die künftige Lokalisierung, d.h. die Überprüfung und mögliche Integration bestehender Regionalbuslinien in das lokale Verkehrsnetz der MTV sein.

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 im August 2011 nach vollzogener Ausschreibung durch die MTV der Zuschlag an Taxi Rittgen, so dass der Betrieb zum Fahrplanwechsel 2012 starten konnte.

Die im Gebiet des Main-Taunus-Kreises verkehrenden regionalen Busverkehre und SPNV-Leistungen werden – nach deren Untersuchung für eine mögliche Lokalisierung – 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 2012

		€
HLB		
Hessenbus	LB 40.neu	2.443.873
	LB 40.1	1.668.090
	LB 40.2 Los 1	992.990
	LB 40.2 Los 2	1.255.803
Sippel	LB 40.2 Los 3	962.793

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 und Schulen, erhielt zu einem großen Teil identisch waren mit denen, die beim Kaufvorgang von Schülerabonnements von ihr 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 6.044 im Schuljahr 2011/2012 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 anderen 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 2012 zahlte die MTV im Rahmen von § 161 HSchG allein für die Erstattung der Beförderungskosten (inkl. der Kosten für die Praktikumsfahrten) **1.207.229,20 €** 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.

Der RMV hatte im Jahr 2010 eine Verbunderhebung durchgeführt und dabei auf allen Linien die Zahl der Fahrgäste, der Art und jeweiligen Anzahl der verwendeten Fahrscheine erhoben. Die Erhebung zeigte, dass sich das Nutzerverhalten gegenüber dem Erhebungsjahr 2004 stark verschoben hat. Die Regionallinien wurden stärker genutzt als 2004, während die lokalen Verkehre einen geringeren Anteil an den Fahrten verzeichneten.

Dies hätte – ohne Nachjustierung – bereits in 2012 zu deutlichen Mindereinnahmen bei den Fahrkartenverkäufen für die MTV geführt. Die Verbunderhebung ist Basis der Einnahmenaufteilung gemäß dem Einnahmenaufteilungsverfahren (EAV) und damit maßgeblich für die Zuscheidung der Fahrgeldeinnahmen im Verbundgebiet. Die Effekte auf die Zuscheidung sorgten für umfangreiche Diskussionen und Nachfragen seitens der betroffenen Lokalen Nahverkehrsorganisationen. Der RMV hat die Ergebnisse daraufhin nachjustiert, eine monetäre Verschiebung bei den Einnahmen ist jedoch Fakt.

Für die MTV wird es künftig zu einer deutlich negativen Entwicklung der Einnahmensituation kommen.

Fahrgeldeinnahmen

Die Fahrgeldeinnahmen stiegen in 2012 gegenüber dem Vorjahr um 3,92 Prozent an.

Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen

Fahrgeldeinnahmen 2011	7,961	Mio €
Fahrgeldeinnahmen 2012	8,273	Mio €
Veränderung Fahrgeldeinnahmen 2011zu 2012	+ 3,92	Prozent

7 Aktuelles

Auch im Jahr 2012 konnte die MTV auf eine sehr breit gefächerte Auswahl an zukunftsorientierten Aktivitäten und Projekten zurückschauen.

Die Erarbeitung des Nahverkehrsplans (NVP) wurde im Jahr 2012 begonnen und wird im Jahr 2013 fortgesetzt. Der NVP dient als aktuelle Planungsgrundlage für die erneuten Vergaben der Busverkehre. Neben Zielen zur Qualität (Barrierefreiheit, Umwelt- und Informationsstandards) wurden auch Einsparungspotenziale geprüft, die der Haushaltslage der Kommunen und des Kreises Rechnung tragen. Demgemäß beschloss der Aufsichtsrat der MTV im Dezember 2012 eine moderate Angebotsminderung, das sog. „Optimierungsszenario 1“, wonach werktäglich auf einem Großteil der Linien nach 20 Uhr nur noch bedarfsorientiert mit Anruf-Sammel-Taxen gefahren wird. Ähnlich soll auch samstagsnachmittags sowie an Sonn- und Feiertagen der Linien- auf Bedarfsverkehr umgestellt werden.

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.

Im Jahr 2012 sind drei Verleihstationen tätig gewesen: „Bistro am Bahnhof Kriftel bei Usch und Hans“, Willi Habeth in Flörsheim sowie an den Weilbacher Kiesgruben das Restaurant „Zum Wilden Esel“ (in Zusammenarbeit mit dem neuen Besucherzentrum des Regionalparks Portals). Auch in Mainz, Wiesbaden, Offenbach und dem Hochtaunuskreis (HTK) wurden unterschiedliche Fahrrad-Verleihsysteme etabliert. So konnte der Elektrofahrrad-Verleih im MTK und im HTK gemeinsam beworben werden. Dabei war der Aufwand bei der MTV im Jahr 2012 auf 10.000 Euro begrenzt.

Positiv, mit viel Zuspruch und Anerkennung hat die MTV im Jahr 2012 ihr 25-jähriges Bestehen begangen. Als Vorreiter in Sachen Lokale Organisation für den Nahverkehr ist sie bereits vor dem RMV gestartet. In einer Broschüre zum Jubiläum hat die MTV ihre Errungenschaften beschrieben und auch in Porträts das Verkehrsangebot in allen 12 Städten und Gemeinden zusammengestellt.

Die MTV präsentiert in jedem Jahr anlässlich von publikumsträchtigen Veranstaltungen das ÖPNV-Angebot mit seinen Vorteilen der Öffentlichkeit. Dabei wirbt sie um Kunden und fördert die Kundenbindung. Im Jahr 2012 nutzte sie hierzu den „Internationalen Tag der Erde“, der am 6. Mai stattfand. Bei dieser Veranstaltung handelt es sich um ein Umwelt- und Kulturfest am Naturschutzhaus der Gesellschaft zur Rekultivierung der Kiesgrubenlandschaft Weilbach (GRKW). Einrichtungen,

Behörden, Betriebe und Vereine aus den Bereichen Ökologie, Kultur und Soziales, Landwirtschaft und Kunsthandwerk stellen ihre Aktivitäten vor.

Wie bereits in den Vorjahren organisierte die MTV auch 2012 Sonderverkehre zum Fest. Die Busse pendelten von Hofheim und Flörsheim im 30-Minuten-Takt zum Veranstaltungsgelände und zurück. Das Angebot ist ein wichtiger Bestandteil des Festes, da dort nur wenige Parkplätze zur Verfügung stehen.

Ein wichtiges Ziel der MTV ist es, die Fahrgastgruppe der Schüler als Zielgruppe mit möglichst optimalen Verkehrsangeboten zu bedienen. 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.

Vor den Herbstferien 2012 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 8. Jahr in Folge auch 2012 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 2012 im MTK zehnmal statt.

Die Zuwächse bei den Verkaufszahlen der CleverCard halten seit Jahren an, denn die Vorteile sind groß: Einerseits kostet die Jahreskarte für Schüler und Azubis nur so viel wie knapp 8,5 Monatskarten, andererseits lockt die Bequemlichkeit des einmaligen Kaufs und die auf das ganze Verbundgebiet ausgedehnte Gültigkeit der Karte in den Ferien.

Die MTV kommt im Hinblick auf die CleverCard den Schülern und ihren Eltern mit einem besonderen Service noch weiter entgegen: Sie bietet ein besonders einfaches Verfahren bei der Beantragung der Schülerfahrkostenerstattung, in dem sie den Kauf der CleverCard mit dem Antrag auf Erstattung kombiniert.

Im Jahr 2012 wurden 6.870 CleverCards verkauft. Die Entwicklung der Verkaufszahlen ist wie folgt:

Jahr	CC-Verkäufe gesamt
2008	5.730
2009	5.860
2010	6.220
2011	6.300
2012	6.870

Auch 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.

Für die folgenden Jahre zeichnen sich neue Herausforderungen ab.

Eine der wichtigsten besteht einerseits in der wirtschaftlichen Perspektive des ÖPNV im Main-Taunus-Kreis und im gesamten Rhein-Main-Verbund. Andererseits steigen aber auch 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 bei nur geringfügigen Einnahmegewinnen 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.