

**Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH**

**Gesamtbericht 2015**





Wir  
bringen  
Sie ans  
Ziel

## Inhaltsverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| A. Einleitung .....   | 3  |
| B. Erläuterungen zum Aufgabenträger .....   | 4  |
| C. Darstellung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge und<br>der ausgewählten Betreiber ..... | 7  |
| D. Beschreibung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen .....                                | 9  |
| 1 Beschreibung der Bedienungsqualität .....   | 10 |
| 1.1 Busverkehre .....   | 10 |
| 1.2 AST-Verkehre .....  | 11 |
| 2 Beschreibung der Beförderungsqualität .....   | 11 |
| 3 Gewährte Ausgleichsleistungen gegenüber den Betreibern .....                                  | 15 |
| E. Sonderverkehre .....   | 16 |
| Anlage 1<br>Adressverzeichnis der ausgewählten Betreiber im lokalen ÖPNV des MTK ....           | 18 |

## A. Einleitung

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße fordert in Art. 7 Abs. 1, dass von den zuständigen Behörden ein jährlicher Gesamtbericht zu erstellen ist. Art. 7 Abs. 1 legt hierzu Folgendes fest:

„Jede zuständige Behörde macht einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte öffentlich zugänglich.

Dieser Bericht unterscheidet nach Busverkehr und schienengebundenem Verkehr, er muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen und gegebenenfalls Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten.“

Somit besteht nach Art. 7 Abs. 1 der VO 1370 für jede zuständige Behörde, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ausspricht und im Gegenzug dafür Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte gewährt, eine jährliche Berichtspflicht.

Bei der Erstellung des Gesamtberichts hat sich die MTV an dem Leitfaden zur Erstellung des Gesamtberichts nach Art. 7 (1) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 der Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger (BAG ÖPNV) bei der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände orientiert.



Wir  
bringen  
Sie ans  
Ziel

## **B. Erläuterungen zum Aufgabenträger**

Der Main-Taunus-Kreis ist Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Sinne des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) vom 01. Dezember 2005, (GVBl. I S. 786), zuletzt geändert am 29.11.2013 (GVBl. S. 466).

Die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung wurde auf die Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (MTV) übertragen. Als lokale Nahverkehrsgesellschaft ist die MTV für die Organisation des Bus- und AST-Verkehrs zuständig.

In der VO 1370 ist in Art. 2 b) definiert, wer als „zuständige Behörde“ anzusehen ist, nämlich:

„Jede Behörde oder Gruppe von Behörden eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, die zur Intervention im öffentlichen Personenverkehr in einem bestimmten geografischen Gebiet befugt ist, oder jede mit einer derartigen Befugnis ausgestattete Einrichtung.“

Darüber hinaus legt der Leitfaden für die Erteilung von Liniengenehmigungen in Hessen nach dem 03. Dezember 2009 vom 29.12.2009 in Ziffer 1.2 Folgendes fest:

„Zuständige Behörde im Sinne der VO 1370/2007 sind die Lokalen Nahverkehrsorganisationen und die Verbände nach § 6 HÖPNVG (Aufgabenträgerorganisationen). Nur sie sind berechtigt, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu begründen und damit ein Angebot zu gewährleisten, welches insbesondere höherwertiger oder preisgünstiger ist, als es auf kommerzieller Basis möglich wäre.“

Damit nimmt die MTV als lokale Nahverkehrsorganisation für den Main-Taunus-Kreis die Funktion der zuständigen Behörde wahr und ist somit gemäß Art. 2b) der VO 1370 verpflichtet, zwecks Kontrolle der in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen einmal jährlich einen Gesamtbericht getrennt nach Busverkehr und schienengebundenem Verkehr öffentlich zugänglich zu machen.

Gesellschafter der MTV sind neben dem Main-Taunus-Kreis (MTK) die Städte Bad Soden am Taunus, Eppstein, Eschborn, Flörsheim am Main, Hattersheim am Main, Hochheim am Main, Hofheim am Taunus, Kelkheim am Taunus,



Wir  
bringen  
Sie ans  
Ziel

Schwalbach am Taunus sowie die Gemeinden Kriftel, Liederbach am Taunus und Sulzbach (Taunus).

Die Gesellschafter formulieren Kriterien für ein ihnen angemessenes ÖPNV-Angebot und bestimmen Leistungsprofil, Produktangebot, Tarifkonzept und Modalitäten der Finanzierung aus Fahrgeldeinnahmen und Zuschüssen der Gesellschafter.

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 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. Dieses besteht aus Buslinienverkehren und einem umfangreichen Anruf- sowie Anschluss-Sammel-Taxi-Angebot. Lokale Schienenverkehre bestehen im Main-Taunus-Kreis nicht. Die MTV ist kein originäres Verkehrsunternehmen und hält auch keine Beteiligungen. Sie setzt ihre Ziele gemäß Gesellschaftsvertrag und Beileihung durch den Aufgabenträger als Regiegesellschaft, die Verkehre bei den Verkehrsunternehmen bestellt, 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 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



**Wir  
bringen  
Sie ans  
Ziel**

erstattet sie Schulweg-/Praktikums-Beförderungskosten und organisiert Fahrten zu Förderschulen und zu diversen Sportstätten.

Aufsichtsratsvorsitzender der MTV im Berichtsjahr 2015 ist Herr Johannes Baron. Die Position des Geschäftsführers nimmt Herr Roland Schmidt wahr.

## C. Darstellung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge und der ausgewählten Betreiber

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 (Buslinien und AST-Verkehre) an.

Das Busnetz im MTK ist seit dem Jahr 2005 in drei Linienbündel Bus und ein Linienbündel AST aufgeteilt. Alle Leistungen wurden im Offenen Verfahren nach Vorgaben der Bestimmungen des 4. Teils des GWB, der VOL/AI-EG und der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung – VgV) ausgeschrieben. Die drei Buslinienverträge stellten sich wie folgt dar:

| Linienbündel<br>Busverkehr MTV | 40.1                           | 40.neu                               | 40.2  |
|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|---|
| Einteilung in Lose             | nein                           | nein                                 | 3 Lose  |
| Linien                         | 810, 810A, 812, 813            | 803, 804, 811, 814,<br>815, 816, 826 | Los 1:<br>401, 402, 403, 405, 406<br>Los 2:<br>809, 817, 819, 826<br>Los 3:<br>831, 832, 833, 834 |
| Betriebslaufzeit               | 12/2014 bis 12/2016            | 12/2014 bis 12/2016                  | 12/2008 bis 12/2016   |
| Vergabegahr                    | 2014                           | 2014                                 | 2007  |
| Beschluss                      | 24.07.2014                     | 24.07.2014                           | 13.12.2007  |
| Betreiber                      | HLB Hessenbus GmbH,<br>Hofheim | HLB Hessenbus GmbH,<br>Hofheim       | Lose 1 + 2:<br>HLB Hessenbus GmbH,<br>Hofheim<br>Los 3:<br>Autobus Sippel GmbH,<br>Hofheim        |

Die AST-Verkehre waren wie folgt vergeben:

| <b>AST-Verkehre Main-Taunus</b> |  |
|---------------------------------|--|
| Einteilung in Lose              | nein   |
| Linien                          | 20, 26, 46, 263, 404, 803, 804, 805, 809, 810, 812, 814, 818, 819, 825, 833, 835, 836, 837 |
| Betriebslaufzeit                | 12/2011 bis 12/2016  |
| Vergabejahr                     | 2011   |
| Beschluss                       | 18.08.2011   |
| Betreiber                       | Matthias Rittgen Taxiservice, Hofheim  |

Außerdem waren Infrastrukturleistungen vergeben:

| <b>Infrastrukturleistung</b> |   |
|------------------------------|---|
| Leistungen                   | Verkehrsleitstelle, Fahrgastinformation, Haltestellenmanagement, Automatenbetreuung, Druckerbereitstellung, Einbau, Programmierung, Wartung, Datenverkehr |
| Betriebslaufzeit             | 12/2008 - 12/2016   |
| Vergabejahr                  | 2007  |
| Beschluss                    | 13.12.2007  |
| Betreiber                    | HLB Basis AG, Frankfurt am Main   |

## D. Beschreibung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

Um die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfassend beschreiben zu können, ist zunächst die Begriffsdefinition zu klären. Nach der VO 1370 wird in Art. 2 e) als „gemeinwirtschaftliche Verpflichtung“ folgendes definiert:

„Eine von der zuständigen Behörde festgelegte oder bestimmte Anforderung im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte.“

Wesentlich für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung im Sinne der Definition von Art. 2 e) VO 1370 ist, dass der Betreiber eine Gegenleistung erhält für die Übernahme der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung, die er unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht in gleichem Umfang bzw. nicht zu den gleichen Bedingungen übernommen hätte. Damit ist klar, dass der Begriff in Art. 2 e) weit auszulegen und nicht nur auf die Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht zu beschränken ist, da sich gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auch aus Vorgaben der zuständigen Behörde im Hinblick auf das Verkehrsangebot, die Qualität etc. ergeben können.

Die MTV hat in der Funktion der zuständigen Behörde im Busverkehr die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch öffentliche Dienstleistungsaufträge gem. Art. 5 VO 1370 abgeschlossen. Diese öffentlichen Dienstleistungsaufträge wurden als Verkehrsverträge ausgestaltet.

## 1 Beschreibung der Bedienungsqualität

Der Nahverkehrsplan der MTV für die Jahre 2013–2017 sieht folgendes Bedienungskonzept als Grundraster vor:

| Wochentag | Bedienungszeitraum                      | Takt                     | Betriebsform                      |
|-----------|---|--------------------------|-----------------------------------|
| Mo–Fr     | von ca. 5 Uhr bis 20 Uhr<br>bzw. 24 Uhr | 30– bis 60–<br>Min.–Takt | bis 20 Uhr Bus /<br>ab 20 Uhr AST |
| Sa        | von ca. 5 Uhr bis 14 Uhr<br>bzw. 24 Uhr | 60–Min.–<br>Takt         | bis 14 Uhr Bus /<br>ab 14 Uhr AST |
| So        | von ca. 6 Uhr bis 20 Uhr<br>bzw. 24 Uhr | 60–Min.–<br>Takt         | AST                               |

Das Grundraster wurde insbesondere in Hinblick auf die Bedienung durch AST am Wochenende nachfragegerecht angepasst.

### 1.1 Busverkehre

Der Lokalverkehr auf den drei Linienbündeln im MTK umfasste ein Streckennetz von knapp 320 Kilometern Länge. Im Berichtszeitraum gab es 23 Buslinien. Insgesamt waren auf diesen Linien in der Spitze 70 Fahrzeuge im Einsatz. Die Betreiber HLB Hessenbus GmbH und Autobus Sippel GmbH erbrachten 2,540 Mio. Nutzkilometer innerhalb der genannten Linienbündel. Den Fahrgästen standen im Lokalverkehr 636 Haltestellenpositionen zur Verfügung.

| 2015                                     |           |
|--|-----------|
| Leistungszweig Buslinie pro Linienbündel | NWkm      |
| 40.1                                     | 650.000   |
| 40.neu                                   | 790.000   |
| 40.2                                     | 1.100.000 |
| Buslinienverkehre gesamt                 | 2.540.000 |

## 1.2 AST-Verkehre

Das Anruf-Sammel-Taxi (AST) muss mindestens 30 Minuten vor der Abfahrtszeit bestellt werden. Das AST kann gemäß einem hinterlegten, festen Fahrplan (30-Min.-Takt) bestellt werden.

Das Anschluss-Sammel-Taxi steht am Abend bzw. an Wochenenden an drei Bahnhöfen im MTK (Hofheim, Hattersheim und Flörsheim) alle halbe Stunde (im Anschluss an die Ankunft der S-Bahn) zur Abfahrt/Weiterfahrt bereit und muss nicht telefonisch vorbestellt werden.

2015 haben knapp 73.000 Fahrgäste das AST genutzt. Die Leistung im AST-Verkehr betrug knapp 270.000 Nkm.

| Leistungszweig AST,<br>alle Linienbündel | Fahrten | Personen | Besetz-<br>grad | Nkm     |
|--|---------|----------|-----------------|---------|
| Gesamt                                   | 43.170  | 72.664   | 1,68            | 266.400 |

## 2 Beschreibung der Beförderungsqualität

Die Erbringung der Verkehre orientiert sich im Berichtszeitraum grundsätzlich an der Bedienungs- und Beförderungsqualität der von der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) vorgegebenen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen.

Um die Qualität des ÖPNV-Angebots zu steigern, enthielten die mittlerweile ausgelaufenen Verkehrsverträge bis einschließlich Fahrplanjahr 2016 ein Qualitätssystem. Dieses lehnte sich an das des RMV an und unterschied zwischen objektiven, technisch messbaren Kriterien und subjektiven, in Fahrgastbefragungen erhobenen Kriterien. Die Messungen flossen über ein Bonus-Malus-System in die Vergütung der Verkehrsunternehmen ein. Die Prüfungen bzw. Befragungen wurden anhand eines Erhebungskalenders durch eine externe Agentur durchgeführt. Die statistische Sicherheit der zu erfassenden Stichproben war jeweils nach 2 Kalenderjahren gewährleistet. Entschei-



*Wir  
bringen  
Sie ans  
Ziel*

dende Kriterien sind insbesondere Pünktlichkeit, Schadensfreiheit und Sauberkeit der Fahrzeuge sowie die Serviceorientierung des Personals. Der letzte vollständige Erhebungszyklus lief über den Zeitraum 2015/2016 war erst Ende 2016 abgeschlossen. Für das Jahr 2015 kann insofern nur eine Tendenz angegeben werden.

### Tendenz zur Qualität HLB Hessenbus Bewertungszeitraum 2015

| <b>Objektive Qualitätskriterien</b>              | <b>Akzeptanzwert<br/>in % (SOLL)</b> | <b>Tendenzwert<br/>in % (IST)</b> |
|--|--------------------------------------|-----------------------------------|
| Pünktlichkeit (Grenze: 3 Minuten)                | 90                                   | 98                                |
| Sauberkeit der Fahrzeuge                         | 97                                   | 95                                |
| Schadensfreiheit der Fahrzeuge                   | 96                                   | 98                                |
| Erscheinungsbild des Fahrpersonals               | 96                                   | 99                                |
| Kompetenz des Fahrpersonals<br>(Tarifunterlagen) | 92                                   | 98                                |
| Kompetenz des Fahrpersonals (Testfrage)          | 76                                   | 87                                |
| Fahrplanaushang Haltestellen                     | 99                                   | 100                               |
| <b>Subjektive Qualitätskriterien</b>             | <b>Note (SOLL)</b>                   | <b>Tendenz (IST)</b>              |
| Fahrgastinformation in Fahrzeugen                | 1,6                                  | 1,4                               |
| Sauberkeit der Fahrzeuge                         | 2,0                                  | 1,8                               |
| Schadensfreiheit der Fahrzeuge                   | 1,8                                  | 1,5                               |
| Sicherheit in Fahrzeugen                         | 1,9                                  | 1,8                               |
| Kompetenz des Fahrpersonals                      | 1,9                                  | 2,0                               |
| Kundenorientierung des Fahrpersonals             | 2,0                                  | 2,1                               |
| Ankunftspünktlichkeit der Fahrzeuge              | 2,2                                  | 2,2                               |

### Tendenz Qualität Autobus Sippel Bewertungszeitraum 2015

| Objektive Qualitätskriterien                     | Akzeptanzwert<br>in % (SOLL) | Tendenzwert<br>in % (IST) |
|--|------------------------------|---------------------------|
| Pünktlichkeit (Grenze: 3 Minuten)                | 90                           | 94                        |
| Sauberkeit der Fahrzeuge                         | 97                           | 94                        |
| Schadensfreiheit der Fahrzeuge                   | 96                           | 98                        |
| Erscheinungsbild des Fahrpersonals               | 96                           | 96                        |
| Kompetenz des Fahrpersonals<br>(Tarifunterlagen) | 92                           | 100                       |
| Kompetenz des Fahrpersonals (Testfrage)          | 76                           | 82                        |
| Fahrplanaushang Haltestellen                     | 99                           | ohne<br>Berücksichtigung  |
| Subjektive Qualitätskriterien                    | Note (SOLL)                  | Tendenz<br>(IST)          |
| Fahrgastinformation in Fahrzeugen                | 1,6                          | 1,5                       |
| Sauberkeit der Fahrzeuge                         | 2,0                          | 2,0                       |
| Schadensfreiheit der Fahrzeuge                   | 1,8                          | 1,8                       |
| Sicherheit in Fahrzeugen                         | 1,9                          | 1,8                       |
| Kompetenz des Fahrpersonals                      | 1,9                          | 2,0                       |
| Kundenorientierung des Fahrpersonals             | 2,0                          | 2,0                       |
| Ankunftspünktlichkeit der Fahrzeuge              | 2,2                          | 2,2                       |

### 3 Gewährte Ausgleichsleistungen gegenüber den Betreibern

In Art. 7 Abs. 1 VO 1370 wird weiterhin gefordert, dass die zuständige Behörde über die gewährte Ausgleichsleistung für die Durchführung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zu berichten hat.

Als Ausgleichszahlung im Sinne der VO 1370 ist gemäß Art. 2 g) folgendes zu verstehen:

„Jeden Vorteil, insbesondere finanzieller Art, der mittelbar oder unmittelbar von einer zuständigen Behörde aus öffentlichen Mitteln während des Zeitraums der Erfüllung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder in Verbindung mit diesem Zeitraum gewährt wird.“

Für das Jahr 2015 entstand bei den Betreibern des Lokalverkehrs für die im Zuständigkeitsgebiet der MTV erbrachten Verkehrsleistungen folgender Aufwand:

| Aufwand Lokalverkehr | 2015 in Euro |
|----------------------|--------------|
| Betrieb (Bus, AST)   | -8.543.000   |
| Infrastruktur        | -659.000     |

Zur ordnungsgemäßen Durchführung des Öffentlichen Personennahverkehrs erhalten die Betreiber des Lokalverkehrs im MTK die Tariferlöse, die der MTV im Rahmen des EAV zugeschrieben werden, sowie darüber hinaus Ausgleichszahlungen durch die Gesellschafter.

## **E. Sonderverkehre**

Die MTV wurde als Lokale Nahverkehrsorganisation mit der Organisation des ÖPNV im MTK betraut. Darüber hinaus wurde sie noch mit anderen Aufgaben betraut, die sie stellvertretend für den Main-Taunus-Kreis durchführt. Dabei handelt es sich nicht um die Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖPNV. Daher werden diese Aufgaben im Folgenden nur benannt.

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.

Seit September 2005 delegiert der MTK als Schulträger auch die Aufgabe der Beauftragung, Organisation und Abrechnung von Sonderfahrten an die MTV. Zu den Aufgaben zählt die Prüfung der Beförderungsberechtigung der jeweiligen Schüler, die Entscheidung über die Art der Beförderung, die Bestellung der Leistung bei geeigneten Verkehrsunternehmen und die Kommunikation mit Eltern, Schulen und Unternehmen.

### **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



Wir  
bringen  
Sie ans  
Ziel

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 Grundschulen, an denen auch behinderte Kinder unterrichtet werden. Hinzu kommt eine 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.

Seit 2009 vergibt die MTV Sonderverkehre nur noch an Unternehmen, die ein Zertifikat als „Sicherer Busbetrieb“ bzw. als „Sicherer Kranken- und Behindertentransfer“ vorweisen können.

### **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.



Wir  
bringen  
Sie ans  
Ziel

## Anlage 1 Adressverzeichnis der Betreiber im lokalen ÖPNV des MTK im Berichtszeitraum 2015

| Firmenname                      | Straße, Hausnummer | PLZ, Ort                |
|---------------------------------|--------------------|-------------------------|
| Autobus Sippel GmbH             | Hessenstraße 16    | 65719 Hofheim am Taunus |
| HLB Basis AG                    | Am Hauptbahnhof 18 | 60329 Frankfurt am Main |
| HLB Hessenbus GmbH              | Am Hauptbahnhof 18 | 60329 Frankfurt am Main |
| Matthias Rittgen<br>Taxiservice | Nordring 35        | 65719 Hofheim am Taunus |