



Wir
bringen
Sie
ans
Ziel



Main-Taunus-Verkehrs GmbH
Am Kreishaus 1-5
65719 Hofheim a. Taunus
Telefon: 01803 - 33 22 33
Fax: 01803 - 33 22 32
E-Mail: info@mtv-web.de
Web: www.mtv-web.de

Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft

Lokale Nahverkehrsorganisation für den Main-Taunus-Kreis

Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft

Nahverkehrsorganisation im Main-Taunus-Kreis

1. Pionier im lokalen Verkehr	
Vorreiter als Regiorganisation im ÖPNV	4
2. Aufgaben der Regieorganisation	
Was leistet die MTV im Nahverkehr?	6
3. Im Auftrag der Gesellschafter tätig	
Die Abstimmung der Verkehre auf Kreisebene	8
4. Nutzen des Nahverkehrs für alle	
ÖPNV ist Nachhaltigkeit, sichert Arbeit und gesellschaftliche Teilhabe	10
5. Schienenverkehre bestimmen den Takt	
Die Zusammenarbeit zwischen MTV und RMV	12
Städte und Gemeinden	
• Bad Soden	14
• Eppstein	16
• Eschborn	18
• Flörsheim	20
• Hattersheim	22
• Hochheim	24
• Hofheim	26
• Kelkheim	28
• Kriftel	30
• Liederbach	32
• Schwalbach	34
• Sulzbach	36
6. Wer fährt mit Bussen und Bahnen?	
Schüler, Pendler, Senioren und viele andere	38
7. Stadtbus und AST bis fast nach Hause	
Herausforderung Nahverkehrsmobilität und Taktverkehr	40
8. Qualitätssteigerungen durch Wettbewerb	
Zuverlässiger, bequemer und umweltfreundlicher	42
9. Wer bezahlt den öffentlichen Nahverkehr?	
Die große Herausforderung der Finanzierung	44
10. Was bringen die nächsten Jahre?	
Lokale Verantwortung im Nahverkehr sichern	46
Die MTV in Zahlen und Fakten	
Impressum	48

Zum Geleit

Bei der Neuorganisation des Nahverkehrs in Hessen dienen die Geschichte und Leistungen der MTV als Modell. Im Auftrag der Städte und Gemeinden des Main-Taunus-Kreises und des Landkreises planen, organisieren und verantworten wir den Nahverkehr vor Ort und die Anbindung an den regionalen Verkehr. Dicht besiedelt zwischen Frankfurt und Wiesbaden gelegen, bietet der MTK seinen Bürgern und Besuchern ein umfangreiches Schienen- und Busangebot, das stetig weiterentwickelt werden muss.

Hohe Qualität, einfacher Zugang für alle Generationen und gute Erschließung der besiedelten Gebiete sind eine Herausforderung, der wir uns täglich neu stellen. Technische Innovationen sind dabei ebenso zu berücksichtigen wie Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur, Anforderungen an Nachhaltigkeit und intelligente Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln.

Den steigenden Ansprüchen stehen sinkende öffentliche Mittel gegenüber, so dass Entscheidungen über Investitionen und langfristige Entwicklungen gut abgewogen werden müssen. Dabei muss die Balance zwischen dem öffentlichen Auftrag und der Machbarkeit stets neu gefunden werden. Wir sehen uns gegenüber den Fahrgästen, den Bürgern und den politisch Verantwortlichen in der Pflicht, diese Aufgabe bestmöglich auszugestalten und transparent zum Wohle der Gemeinschaft zu handeln.

Dieses Heft möchte Ihnen einen Einblick in die Entstehung, Reifung und Etablierung der MTV als Muster für die gesamten Entwicklungen in Hessen geben und wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre.

Michael Cyriax
Vorsitzender des Aufsichtsrates
Landrat

Roland Schmidt
Geschäftsführer



Pionier im Lokalen Nahverkehr

Regieorganisation im ÖPNV für den Main-Taunus-Kreis

Die Geschichte der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft (MTV) steht für viele Jahre Pionierarbeit im lokalen Nahverkehr. Schon die Gründung der Gesellschaft im Jahr 1987 bedeutete eine Neuerung. Ziel war es, die Verkehrsleistungen im Landkreis städteübergreifend zu gestalten und einen gemeinsamen Tarif umzusetzen. Das Land Hessen machte einige Jahre später das Modell „Lokale Nahverkehrsorganisation“ – leicht modifiziert – zum Standard für das ganze Bundesland.

Bereits 1988 bot die MTV Schülerabonnements an – damals noch eine Innovation im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Mit dem Verkauf von Fahrkarten via Internet war die MTV eine der ersten im RMV-Gebiet. Neben der frühen europaweiten Ausschreibung von Verkehrsleistungen zeigen Projekte wie das geforderte TÜV-Zertifikat „Bussicherheit“ im nicht öffentlichen Schülerverkehr oder die Erprobung des kommunalen Verleihs von Elektrofahrrädern die Innovationskraft der MTV. ■

Überwindung des fragmentierten Verkehrsangebots

Besonders hervorgetan hat sich die MTV auch hinsichtlich der Überwindung des fragmentierten Verkehrsangebots. In den Anfangsjahren der MTV gab es in Frankfurt den Frankfurter Verkehrs- und Tarifverbund (FVV). Dieser Verbund von Verkehrsunternehmen, bestehend u. a. aus der Deutschen Bahn und den Stadtwerken Frankfurt, gestaltete den öffentlichen Nahverkehr im Stadtgebiet Frankfurt und dessen Einzugsgebiet. Die MTV strebte nach der Rolle eines regionalen Partners des FVV. Sie nahm Einfluss auf die Verbindungen nach Frankfurt und stimmte die Buslinien im Kreis darauf ab.

Gründung MTV (erste LNO-Vorläuferorganisation Hessens)

1987

Beteiligung der MTV am Verkehrsunternehmen FKE und damit Einfluss im FVV

1987

Erstes Hessisches ÖPNV-Gesetz: Aufgabenübertragung, Trennung Besteller/Ersteller

1993

Gründung RMV als Aufgabenträgerorganisation der Region

1995

Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs

Im Zuge der deutschlandweiten Bahnreform sind seit 1993 die Länder verantwortlich für den ÖPNV. Das Land Hessen hat 1996 – mit dem Gesetz zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs – die Verantwortung an die Kreise, ihre Städte und Gemeinden weitergegeben und diese aufgefordert, Aufgabenträgerorganisationen wie die MTV zu gründen. Die sogenannten lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO) sind für die Bestellung, Organisation und Finanzierung des lokalen Verkehrsangebots zuständig. Die Verkehrsleistung mit Bussen, Bahnen, Taxen und Fahrpersonal erbringen die Verkehrsunternehmen. Dabei ist den LNOs in Hessen die Beteiligung an Verkehrsunternehmen verboten, um Interessenskonflikte und Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern.

So hat die MTV 2005 ihre Gesellschafteranteile an der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn (FKE) – einem großen lokalen Verkehrsunternehmen – verkauft, zugunsten der Unabhängigkeit von Besteller und Ersteller der Verkehrsleistungen. ■

Wettbewerb in Hessen gefordert

Das sogenannte Besteller-Ersteller-Prinzip wurde im Dezember 2005 im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) verankert. Dieses fördert auch den Wettbewerb als Mittel zur Angebotsverbesserung und mehr Wirtschaftlichkeit („Hessischer Weg“). Die MTV erfüllt diese Vorgaben: Sie hat seit 2006 sukzessive alle Verkehrsleistungen ihres Verantwortungsbereichs (drei Buslinienbündel und die Bedarfsverkehre mit dem Anruf-Sammel-Taxi) europaweit ausgeschrieben. Die Kosten für die Linienverkehre konnten damit deutlich reduziert werden, die Qualität und die Fahrgastzahlen sind im gleichen Zeitraum erheblich gestiegen.

Die Verträge der Buslinienbündel laufen 2014 aus, seit 2012 wird die erneute Vergabe vorbereitet. Im Juni 2013 wurde ein neuer Nahverkehrsplan für den Main-Taunus-Kreis erstellt, der als Planungsgrundlage für die Neuvergabe dient. Letztlich geht es darum, weitere Anreize für Innovationen, bessere Qualität und mehr Kundennähe zu schaffen sowie die Anschaffung moderner und umweltfreundlicher Fahrzeuge zu ermöglichen, um den Nahverkehr für die Fahrgäste attraktiv zu gestalten. ■



1986

2012



1986

2012

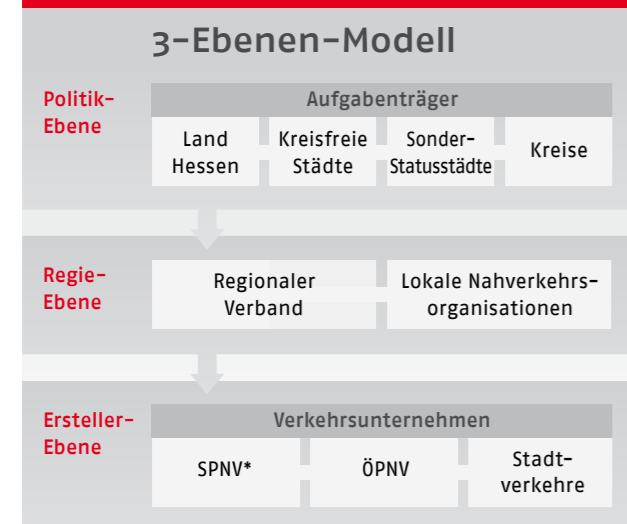


Aufgaben der Regieorganisation

Was leistet die MTV im Nahverkehr?



Verbundorganisation in Hessen:



* Schienenpersonennahverkehr

Die Organisation des Nahverkehrs ist eine öffentliche Aufgabe. Nach hessischem ÖPNV-Gesetz wird sie in drei Funktionsebenen unterteilt, diese sind Politik-, Regie- und Erstellerebene.

Die MTV übernimmt als lokale Nahverkehrsorganisation des Main-Taunus-Kreises vor Ort die Regieaufgaben zwischen Frankfurt und der Landeshauptstadt Wiesbaden, die Verkehrsunternehmen erbringen die Verkehrsleistung. ■

Mobilität für zwölf Städte und Gemeinden

Seit ihrer Entstehung 1987 hat die MTV Busverbindungen im gesamten Main-Taunus-Kreis eingerichtet, Stadtbusse sowie Anruf-Sammel-Taxis (AST) etabliert und verantwortet heute den öffentlichen Nahverkehr für mehr als 225.000 Bürger in zwölf Städten und Gemeinden. 26 lokale Buslinien, acht Anruf- und drei Anschluss-Sammel-Taxi-Angebote decken die Fläche von 220 Quadratkilometern ab. Die mit der Erbringung dieser Verkehrsleistungen betrauten Verkehrsunternehmen werden von der MTV verkehrsträgerübergreifend organisiert, finanziert und beaufsichtigt. Die Fahrpläne werden dem Rhythmus des Schienenverkehrs angepasst. Als Bindeglied zum RMV stellt der integrierte Mobilitätsdienstleister MTV somit seit einem Vierteljahrhundert die Attraktivität des Landkreises für Wohnen, Arbeiten und Bildung sicher. ■



Große Aufgaben im Landkreis

Die MTV ist eine Regieorganisation für den lokalen Nahverkehr. Die wesentlichen Aufgaben der MTV sind die lokale Angebotsplanung, die Leistungsbestellung, das Qualitäts- und Einnahmenmanagement mit Tarifkonzeption, Marketing und Vertrieb und damit verbunden die Kundenbetreuung sowie Markt- und Verkehrsforschung. Im Rahmen der lokalen Angebotsplanung gibt die MTV – in Absprache mit Städten und Gemeinden sowie in Abstimmung mit dem Regionalverkehr – die Fahrpläne für die lokalen Linienbus- und AST-Verkehre vor. Ein lokaler Nahverkehrsplan, der im 5-Jahres-Rhythmus erstellt wird, bildet den Kern der Angebots-(neu)gestaltung und ist Ansatzpunkt der Budgeterstellung und Wirtschaftsplanung.

Mit dem Einnahmenmanagement sind Budgeterstellung und Wirtschaftsplanung als zentrale Aufgabenfelder hinzugekommen. Durchführung und Vorbereitung der Leistungsvergabe sind Teil des Bestellmanagements, in dessen Mittelpunkt bei der MTV die Qualitätssicherung steht. Über ein Bonus-/Malus-System wird bei Verkehrsunternehmen und Vergabegestaltung auf die Einhaltung der Qualität geachtet.

Zudem werden neue Mess-, Kontroll- und Bewerbungsverfahren sowie Qualitätsvorgaben in Abstimmung mit dem Verbund entwickelt. ■

Kernaufgaben der LNO

Lokale Angebotsplanung	<ul style="list-style-type: none"> • Liniennetz • Fahrplan • Abstimmung mit Regionalverkehrsleistungen
Einnahmenmanagement	<ul style="list-style-type: none"> • Budget- und Wirtschaftsplanung • Ermittlung und Beantragung von Zuschüssen von Bund, Land und RMV • Festsetzung von Preisrahmen bei Vergabe der Leistungen
Marketing & Vertrieb	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrgastinformation • Werbung • Vertrieb • Abgestimmter Marktauftritt, einheitliche Benutzeroberfläche
Tarifkonzeption	<ul style="list-style-type: none"> • Festlegung lokaler Tarife • Mitwirkung an Tarifstruktur und -höhe

Kommunikation mit dem Fahrgast

Besondere Aufmerksamkeit widmet die MTV der Kommunikation (Marketing und Vertrieb) mit dem Fahrgast vor Ort. Den Kontakt mit ihm hält die Regieorganisation über ein eigenes Vertriebssystem sowie Fahrgastinformationen, Beschwerdemanagement und Mobilitätszentrale. Erkenntnisse daraus werden für die Marktforschung und die weitere Anpassung der Leistungen an die Kundenbedürfnisse verwendet. Die MTV dient hier als Schnittstelle zwischen dem Fahrgast, der Politik und Fachgremien. Sie steht im regen Austausch mit wichtigen Akteuren des ÖPNV, nimmt Einfluss auf verkehrliche, tarifliche und finanzielle Entscheidungen, um aktiv an der Attraktivität des Verkehrs im Main-Taunus-Kreis mitzuwirken. ■



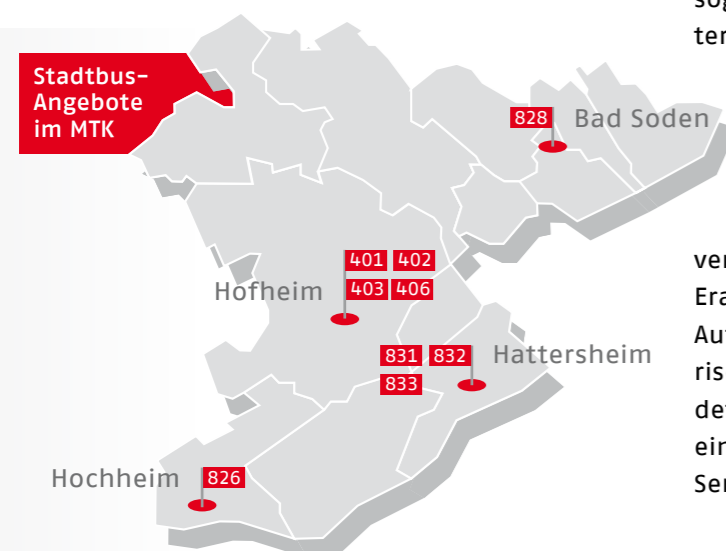
Im Auftrag der Gesellschafter tätig

Die Abstimmung der Verkehre auf Kreisebene

Gesellschafter der MTV sind die zwölf Städte und Gemeinden des Main-Taunus-Kreises und der Kreis selbst. Sie halten Anteile an der MTV und haben Sitz und Stimme in der Gesellschafterversammlung. Im Jahre 2003 wurde die MTV per Beleihungsvertrag mit der Organisation und Verantwortung für den ÖPNV im Main-Taunus-Kreis betraut und ist in diesem Rahmen für ihre Gesellschafter aktiv. Sie führt als GmbH die Geschäfte und hat ihren Sitz in der Kreisstadt Hofheim. Grundlage des einheitlichen Managements der Lokalen Verkehre ist der Gesellschaftsvertrag. ■

Das Gremium der Gesellschafterversammlung

Die Gesellschafterversammlung der MTV ist das oberste Organ der Gesellschaft. Die Mitglieder der Versammlung sind Vertreter aller Kommunen des Main-Taunus-Kreises und dem Kreis selbst. Die Anzahl der jeweiligen Vertreter wird anteilig aus den Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden ermittelt. Die wesentlichen Aufgaben der Gesellschafterversammlung sind Entlastung der Geschäftsführung und der Aufsichtsratsmitglieder, Wahl des Abschlussprüfers, Feststellung des Jahresabschlusses, Beschluss über die Ergebnisverwendung. ■



Der Aufsichtsrat

Im Aufsichtsrat der MTV sind politische Vertreter aus allen Kommunen und des Kreises präsent und kontrollieren die Geschäfte der Gesellschaft. Der Vorsitzende wird von der Kreisverwaltung gestellt, amtierender Aufsichtsratsvorsitzender ist Herr Landrat Michael Cyriax. Zu den wesentlichen Aufgaben des Aufsichtsrates zählen die Überwachung der Geschäftsführung, Beschlussfassung Wirtschaftsplan und mittelfristige Finanzplanung, Vorschläge zur Ergebnisverwendung, Genehmigung von Verkehrsplanung, Ausschreibungen, des Jahresabschlusses, von Grundstücksgeschäften und Krediten sowie die Zustimmung zu Vergabe- und Personalentscheidungen und Aufnahme neuer Geschäftszweige. ■

Lokale Verkehre innerhalb des Kreises

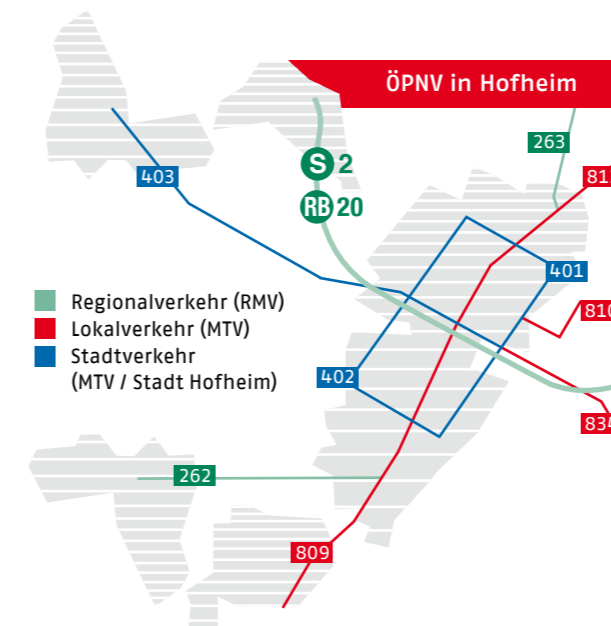
Die Zusammenarbeit der MTV mit den Gremien ist für die lokalen Verkehre von großer Bedeutung. Die Fahrgäste in den Landkreisen bewegen sich vorwiegend innerhalb ihres Wohnortes, oft in Nachbarstädte oder manchmal auch weit darüber hinaus. So ist es sinnvoll, orts- oder stadtübergreifende Busverkehre anzubieten, die als sogenannte Poolverkehre von allen Gesellschaftern des Kreises gemeinsam finanziert werden.

Das dafür erforderliche Grundangebot wird im lokalen Nahverkehrsplan definiert, der etwa alle fünf Jahre neu erstellt oder fortgeschrieben und von den Gesellschaftern verabschiedet wird. Im Frühjahr 2012 wurde die Erarbeitung eines neuen Nahverkehrsplans in Auftrag gegeben. Mit dieser gesicherten planerischen Grundlage werden Verkehrsleistungen definiert, ausgeschrieben und vergeben; so wird ein durchgängiges Angebot für Pendler, Schüler, Senioren und Freizeitreisende geschaffen. ■



Zusatzbestellungen und Verzahnung der Verkehre

Über die Poolverkehre hinaus kann jede Kommune weitere Verkehrsleistungen innerhalb der eigenen Stadt oder Gemeinde bestellen, sie werden ebenfalls im Nahverkehrsplan definiert. Damit ist das Zusammenwirken von kommunalen und überkommunalen Verkehren gewährleistet.



Stadtverkehre werden auch von der MTV geplant, organisiert und mit regionalen Bus- oder Schienenverkehren abgestimmt. Die Anruf-Sammel-Taxi-(AST-)Verkehre sind meist ebenfalls Teil des innerstädtischen Angebots.

Am Beispiel der Stadt Hofheim wird die Vielfältigkeit der öffentlichen Verkehre deutlich. Neben einem überörtlichen Regionalverkehr auf Schienen und mit Regionalbussen gibt es das Angebot des Lokal- und Stadtverkehrs. Ziel der MTV als Regieorganisation ist, aus Gründen der Wirtschaftlichkeit für die Städte und Gemeinden des MTK, die Optimierung aller Linien bei gleichzeitiger Vermeidung von Parallelverkehren.

Die MTV organisiert neben dem Grundangebot des öffentlichen Liniennahverkehrs auch Sonderfahrten für Menschen mit Behinderungen oder Förderschüler, Schulbus- und Ausflugsfahrten und zu Schwimmbädern. Diese Fahrten werden separat mit den jeweiligen Kostenträgern wie dem Amt für Jugend, Schulen und Sport oder dem Sozialamt abgerechnet. ■

Finanzierungszusage

Die Gesellschafter der MTV übernehmen ihren Anteil (Verkehrsleistung im MTK) an der Finanzierung des gesamten ÖPNV-Angebots, die sogenannten Ausgleichszahlungen, an die sie laut Gesellschaftsvertrag gebunden sind. In diesen Zahlungen sind auch die Anteile der Kommunen für das regionale Verkehrsangebot enthalten (regionale Schienen- und Busverkehre). Diese regionalen Leistungen plant, beauftragt und verantwortet der RMV. Der Main-Taunus-Kreis ist Mitglied im RMV-Aufsichtsrat und beschließt die Leistungen und deren Finanzierung mit.

Die Ausgleichszahlungen der Gesellschafter werden zu 20% vom Main-Taunus-Kreis übernommen, die restlichen 80% teilen sich die anderen Gesellschafter nach einem festen Schlüssel. Dieser errechnet sich je zur Hälfte aus der Kreisumlage und der Zahl der Einwohner. Die MTV stellt einen jährlichen Wirtschaftsplan einschließlich einer mittelfristigen Finanzplanung auf. Damit werden die Gesellschafter über bevorstehende Investitionen, höhere Standards- und Qualitätsziele sowie über vorgesehene Ausgleichszahlungen informiert. ■

Nutzen des Nahverkehrs für alle

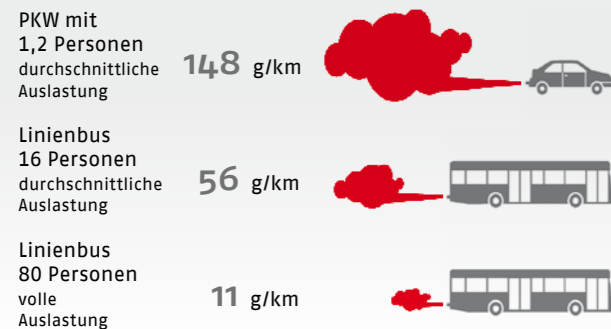
ÖPNV ist Nachhaltigkeit, sichert Arbeit und gesellschaftliche Teilhabe



Spezifische CO₂-Emissionen pro Person
Systemvorteil ÖPNV



Damit Deutschland mobil bleibt
Busse & Bahnen



Quelle: Berechnungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Positive Nachhaltigkeitsbilanz

Der Verkehr verursacht einen Großteil der Emissionen, die unsere Umwelt nachhaltig schädigen. Der öffentliche Nahverkehr hingegen entlastet die Umwelt, denn er bündelt die Mobilitätsnachfrage und befördert viele Menschen in den Fahrzeugen.

Ziel der MTV sind geringere Emissionen durch eine Verlagerung des Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr auf Busse und Bahnen bzw. eine gelungene Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln. Im Rahmen der Ausschreibungen vergangener Jahre hat die MTV für alle von ihr bestellten 71 Busse im MTK strenge Umweltnormen bei den Verkehrsunternehmen durchgesetzt. In 13 Bussen wurde die Euronorm 4 + Partikelfilter umgesetzt, in 27 Bussen die Euronorm 5 + Partikelfilter und in der letzten Vergabe für 31 Busse der noch bessere EEV*-Standard mit erheblich verminderten Stickoxidwerten.

* EEV = Enhanced Environmentally Friendly Vehicle

Mobilität ist eine Voraussetzung für eine positive Gesamtentwicklung und wird in den nächsten Jahren weiter wachsen. Die Bedeutung des ÖPNV wird dabei häufig unterschätzt. Er dient dem Klimaschutz und unterstützt maßgeblich Sozial- und Bildungsaufgaben; er sichert Arbeitsplätze, treibt Innovationen voran und sorgt dafür, dass alle Menschen an gemeinschaftlichen Veranstaltungen und Ereignissen teilhaben können.

Der dichtbesiedelte MTK profitiert von dem attraktiven Nahverkehrsangebot mit 22 Schienenstationen und ca. 400 Bushaltestellen. ■

Aktionen der MTV vergangener Jahre

- Regelmäßige Busschulen für 4. Klassen
- Mobilitätspreis im Jahr 2008/2009
- Durchführung von Aktionstagen
- Bereitstellung von Material zu Projektwochen
- Organisation von Elektrofahrrädern

Die MTV zeigt durch Umsetzung vieler Projekte, dass ihr die Umwelt sehr wichtig ist. Sie hat Elektrofahrräder im Kreis bereitgestellt und einen Preis für nachhaltige Mobilität gestiftet. Sie führt Aktionstage durch, wie am ersten hessischen Tag der Nachhaltigkeit, und regt bei Gesellschaftern die Nachhaltigkeit fördernde Projekte an (Bsp. Woche der Mobilität). ■



Arbeit und Innovationen

Der Nahverkehr bietet in den Landkreisen und Ballungsräumen eine Vielzahl von Arbeitsplätzen. Deutschlandweit sind etwa 400.000 Menschen direkt im Nahverkehr oder in der Produktion der Fahrzeuge beschäftigt. In den Bereichen Verkehr, Technik und Dienstleistung wird in hohem Maße ausgebildet.

Im Zuge des „Hessischen Weges“ und der Vergabe durch Ausschreibungen wurde mit Sorge beobachtet, ob die kleinen und mittelständischen Betriebe im Wettbewerb standhalten können. Im MTK hat sich gezeigt, dass kleinere Unternehmen zum Teil in größere, auch internationale Strukturen integriert werden und nicht vom Markt verschwinden.

Im RMV insgesamt ist die absolute Anzahl der beauftragten Busunternehmen gestiegen und die gesamte Branche hat durch Ausschreibungen und Wettbewerb einen kräftigen Innovations-schub erfahren. ■

Gesellschaftliche Teilhabe

Der öffentliche Nahverkehr hat die Aufgabe, Mobilität für alle Menschen anzubieten. Das bedeutet, Mobilitätsangebote bereitzustellen für die täglichen Wege zur Arbeit, Schule und für Freizeitbeschäftigungen. Zudem hilft er, Arzt- und Krankenbesuche und alltägliche Besorgungen zu ermöglichen. Die Integration der Schülerverkehre in den Linienverkehr erhöht die Effizienz der Verkehrsleistungen. ■



Sicherung der Mobilität

Das Verkehrsangebot wird kontinuierlich optimiert und angepasst. So ergänzt das Anruf-Sammel-Taxi (AST) in kleineren Ortsteilen, auf weniger nachgefragten Strecken und in schwachen Verkehrszeiten wie samstagsabends oder sonntags das Verkehrsangebot. Hierbei meldet der Fahrgast seinen Fahrtwunsch vorher telefonisch an.

Aufgrund der stabilen Bevölkerungsentwicklung im Kreis, steigenden Schülerzahlen und der Lage im Ballungsraum Rhein-Main wird der MTK in den nächsten Jahren wohl kaum von Bevölkerungsrückgang betroffen sein. Änderungen in der Bevölkerungsstruktur erfordern allerdings Innovationen, um für alle Verkehrsteilnehmer heute und zukünftig ein angemessenes, nachhaltiges Verkehrsangebot bereithalten zu können. ■

Schienenverkehre bestimmen den Takt

Partner im 

Die Zusammenarbeit zwischen MTV und RMV



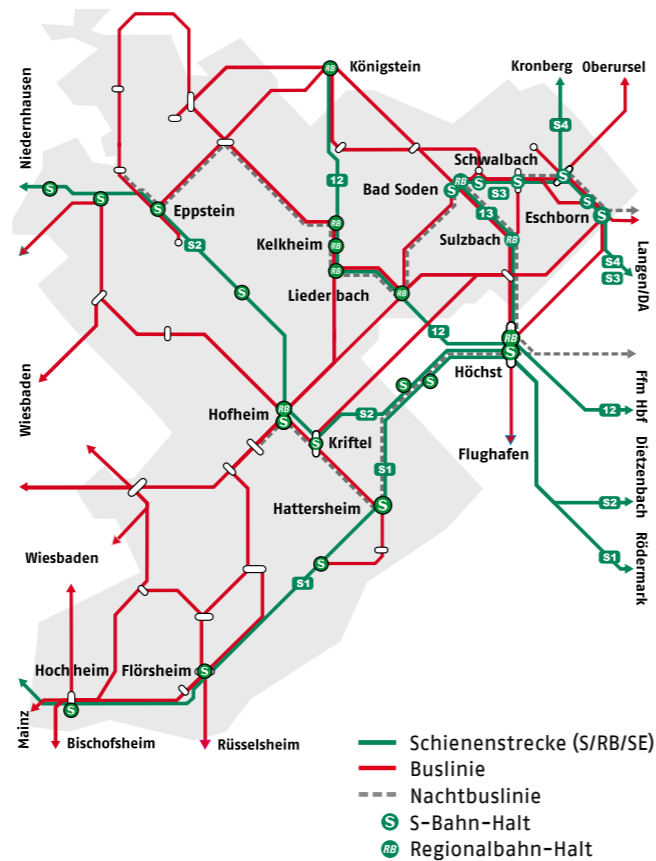
Der Regionalverkehr wird vom Rhein-Main-Verkehrsverbund geplant, bestellt und organisiert. Der Main-Taunus-Kreis, einer von 26 Gesellschaftern des RMV, beteiligt sich mit einer Umlage an den Kosten dieses regionalen Angebotes. ■

Schienenverkehr im MTK

Insgesamt 6,4% des gesamten Leistungsangebots im Schienenverkehr des RMV-Gebiets wird im MTK gefahren, ein angesichts der kleinen Fläche des Landkreises hoher Anteil. Hier steht bei relativ dichter Besiedlung ein attraktives Nahverkehrsangebot zur Verfügung.

Im Main-Taunus-Kreis gibt es vier S-Bahn-Strecken. Die S1 verkehrt von Wiesbaden über Hochheim, Frankfurt Höchst, Frankfurt am Main und Offenbach Ost bis nach Rödermark-Oberroden. Die Stationen im MTK sind Hochheim, Flörsheim, Eddersheim und Hattersheim. Die S2 verkehrt von Niedernhausen über Hofheim, Frankfurt Höchst, Frankfurt und Offenbach Ost nach Dietzenbach. Die Stationen im MTK sind Niederjosbach, Bremthal, Eppstein, Lorsbach, Hofheim und Kriftel.

Die S3/S4 ist eine Linie, die in Schwalbach geteilt wird und als S3 nach Bad Soden und als S4 nach Kronberg fährt. Von Bad Soden verkehrt sie nach Frankfurt, Langen und bis nach Darmstadt.



Die Stationen im MTK sind Bad Soden, Sulzbach Nord, Schwalbach, Schwalbach Nord, Niederrhöchst, Eschborn und Eschborn Süd. All diese Stationen sind Teil des sehr leistungsfähigen S-Bahn-Verkehrs der Region und bieten direkte Verbindungen nach Frankfurt, Offenbach, Darmstadt und Wiesbaden.

Neben den S-Bahnen gibt es drei Regionalbahnstrecken im MTK. Diese orientieren sich an dem dichten Takt der S-Bahn.

Die RB 12 von Königstein durch den Main-Taunus-Kreis ist eine alte und traditionsreiche Strecke, die mit starker Unterstützung und Beteiligung des Kreises, der Städte und Gemeinden und der MTV in den vergangenen Jahren modernisiert und bis zum Hauptbahnhof nach Frankfurt durchgebunden werden konnte. Zwischen Königstein, Frankfurt Höchst und Frankfurt Hauptbahnhof bedient sie im MTK die Stationen Kelkheim-Hornau, Kelkheim Mitte, Kelkheim-Münster, Liederbach und Liederbach Süd. In Kombination mit einer Buslinie wird eine Verbindung ins Main-Taunus-Zentrum angeboten.

Die RB 13 verkehrt zwischen Bad Soden und Höchst und hält im MTK an der Station in Sulzbach. Die RB 20 fährt die Bahnstrecke Frankfurt-Limburg und hält in Hofheim. Insgesamt verfügt der MTK damit über 22 Bahnstationen. ■

Abstimmung mit dem integrierten Taktfahrplan (ITF)

Der Schienenverkehr und in der Regel auch der Regionalbusverkehr ist in der gesamten Region nach der Systematik eines Integrierten Taktfahrplanes konzipiert. Das bedeutet, dass die Linien zu festen Zeiten immer im 15-, 30- oder 60-Minutentakt verkehren. Um den Fahrgästen die Anschlüsse an die Schienenverkehre zu ermöglichen, sind die Lokal- und oft auch die Stadtverkehre an den Abfahrts- und Ankunftszeiten der Bahnen ausgerichtet. So werden schnelle Reisezeiten möglich und fließende Übergänge zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln zur Regel. Zusätzliche Fahrten gibt es zu Stoßzeiten und vor Schulbeginn, denn die Schülerverkehre im Main-Taunus-Kreis sind in die öffentlichen Linien integriert. ■

Regionalbusse

Neben den Schienenverkehren verantwortet der RMV auch Regionalbusse, die auf stark frequentierten Verbindungen meist kreisübergreifend fahren. Im Main-Taunus-Kreis verkehren acht regionale Buslinien, beispielsweise von Königstein nach Höchst, nach Wiesbaden und von Eschborn zum Flughafen. Für den Fahrgast ist die Unterscheidung von regionalen und lokalen Verkehren nicht wichtig, er kann innerhalb des RMV-Tarifgebietes mit einem einzigen Fahrschein alle öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. ■



Ein Fahrplan, ein Tarif, ein Ticket

Die MTV ist Teil des Verkehrsverbundes RMV. Dieser wurde 1995 gegründet mit dem Ziel, dass ein Fahrgast z. B. von Fulda bis Darmstadt mit nur einem Ticket zu einem festen Tarif unterwegs sein und dabei ideale Verbindungen für seine Reise vorfinden soll. Die Landkreise innerhalb des RMV haben von der Verbundidee profitiert und verzeichnen seitdem starke Zuwachsraten an Fahrgästen.

Die MTV arbeitet eng mit dem RMV zusammen an der Weiterentwicklung von Produkt- und Prozessinnovationen. So hat die MTV die CleverCard als Pilotprojekt im RMV etabliert, andere Themen wie Handy-Ticketing und Mobilitätszentrale vorangetrieben und ist in das aktuelle Thema eTicket RheinMain involviert. ■

BAD SODEN

Bad Soden am Taunus



Bad Soden am Taunus liegt in der dynamischen Region Rhein-Main am Südhang des Taunus, 15 km nordwestlich von Frankfurt am Main und 20 km nordöstlich von Wiesbaden.

Zusammen mit den beiden Stadtteilen Neuenhain und Altenhain hat die Stadt rund 22.170 Einwohner. Hier finden sich herrliche Parkanlagen, die berühmten Heilquellen und eine reizvolle Altstadt, die gemeinsam mit der günstigen Verkehrsanbindung eine schöne Kombination zum Leben und Arbeiten bietet.



Nahverkehr

In regelmäßigen Abständen verkehrt die S-Bahnlinie S3 zwischen Bad Soden am Taunus und Frankfurt am Main und die RB 13 zwischen Bad Soden am Taunus und Frankfurt-Höchst. Mehrere Buslinien, mit insgesamt 41 Haltestellen in allen drei Stadtteilen, verbinden Bad Soden im Taktverkehr mit den umliegenden Städten und Gemeinden.

S-Bahn/Regionalbahn

S3

Bad Soden > Sulzbach > Schwalbach > Eschborn > Frankfurt > Neu-Isenburg > Dreieich > Langen > Egelsbach > Erzhausen > Darmstadt

RB 13

Bad Soden > Sulzbach > Frankfurt-Höchst

Regionale Buslinien

253

Königstein > Bad Soden/Neuenhain > Bad Soden > Sulzbach > Frankfurt-Höchst

n83

Frankfurt > Sulzbach > Bad Soden > Liederbach > Kelkheim > Eppstein
nur in den Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen

Lokale Buslinien

803

Königstein > Bad Soden > Bad Soden/Altenhain > Bad Soden/Neuenhain > Bad Soden > Sulzbach

810A

Bad Soden > Sulzbach > Schwalbach > Eschborn
verkehrt nur an Schultagen

811

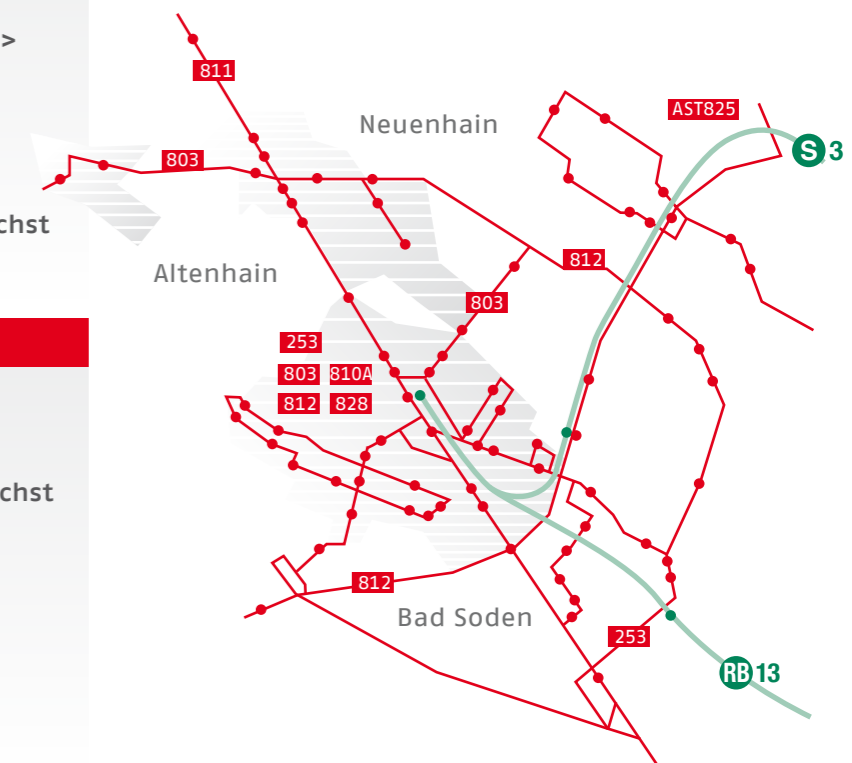
Königstein > Bad Soden > Sulzbach > Schwalbach
verkehrt nur an Schultagen

812

Hofheim > Liederbach > Bad Soden > Schwalbach > Eschborn

828

Bad Soden



AST

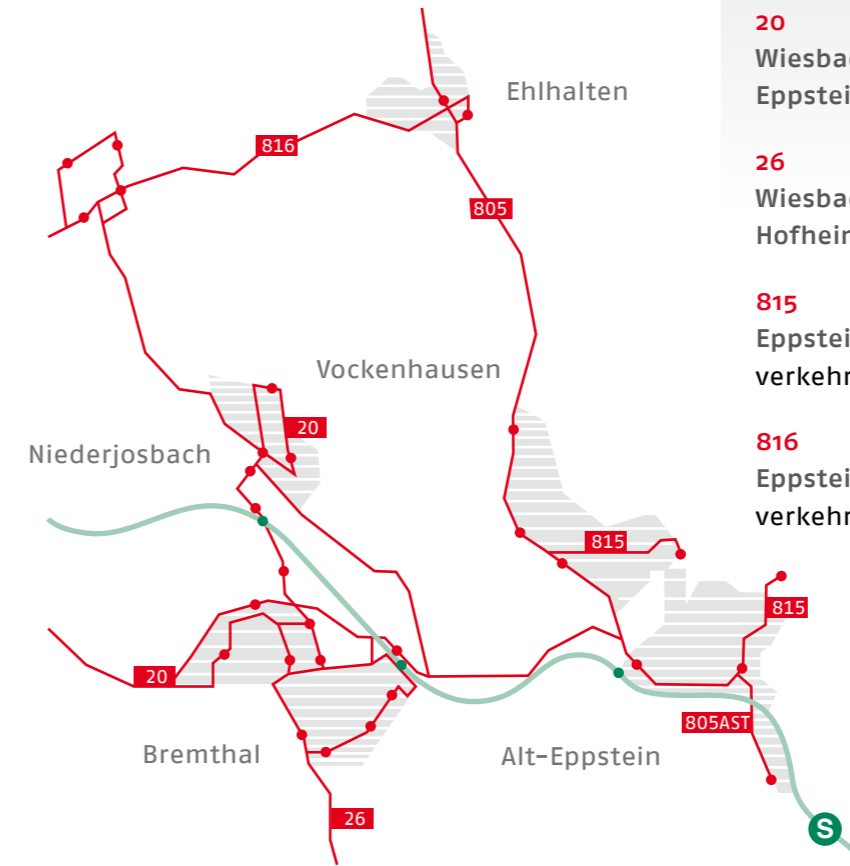
825

Bad Soden/Kreiskrankenhaus > Schwalbach > Eschborn



Die Stadt Eppstein liegt westlich von Frankfurt am Main und etwa 15 km nord-östlich der Landeshauptstadt Wiesbaden im Vordertaunus. Eppstein hat rund 13.250 Einwohner, die in den fünf Stadtteilen Alt-Eppstein, Bremthal, Ehlhalten, Niederjosbach sowie Vockenhausen wohnen.

Aufgrund der landschaftlich reizvollen Lage im Naturpark Hochtaunus und der günstigen Verkehrsanbindungen entwickelte sich die Burgstadt Eppstein zu einem bevorzugten Wohnstandort und attraktiven Naherholungsziel.



Lokale Buslinien

- 20**
Wiesbaden/Naurod > Eppstein/Bremthal > Eppstein/Niederjosbach
- 26**
Wiesbaden/Medenbach > Hofheim/Wildsachsen > Eppstein/Bremthal
- 815**
Eppstein > Kelkheim > Königstein
verkehrt nur an Schultagen
- 816**
Eppstein
verkehrt nur an Schultagen

S-Bahn

- S2**
Niedernhausen > Eppstein > Hofheim > Kriftel > Frankfurt > Offenbach > Heusenstamm > Dietzenbach

Regionale Buslinien

- 805**
Königstein > Kelkheim > Glashütten > Eppstein/Vockenhausen > Eppstein
- n83**
Frankfurt > Sulzbach > Bad Soden > Liederbach > Kelkheim > Eppstein > Eppstein/Vockenhausen
nur in den Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen



Nahverkehr

Mit der Linie S2 hat Eppstein eine direkte S-Bahn-Anbindung nach Frankfurt. Der Flughafen Frankfurt am Main liegt etwa 20 km vom Stadtzentrum Eppstein entfernt. Insgesamt befinden sich in Eppstein 25 Bushaltestellen und drei Schienenstationen. Die regionalen Buslinien 805 und n83 und die lokalen Buslinien 20, 26, 815 und 816 verkehren in Eppstein.





Eschborn liegt am östlichen Rand des Main-Taunus-Kreises. Im Norden grenzt Eschborn an die Städte Kronberg im Taunus und Steinbach (Taunus), im Osten und Süden an Frankfurt am Main sowie im Westen an die Stadt Schwalbach am Taunus. Zu Eschborn gehört der Stadtteil Niederhöchstadt.

Die Stadt hat rund 20.950 Einwohner. Aufgrund der Nähe zu Frankfurt am Main und der guten Erreichbarkeit ist Eschborn ein beliebter Standort für Unternehmen und bietet 30.000 Arbeitsplätze. Die Frankfurter Innenstadt ist 7 km und der internationale Flughafen Frankfurt am Main 15 km entfernt.



Nahverkehr

Die S-Bahn-Linien S3 und S4 fahren durch Eschborn und bieten eine Direktverbindung in die Frankfurter Innenstadt. Park+Ride Plätze ermöglichen auch Autofahrern die Nutzung des kurz getakteten S-Bahn-Verkehrs nach Frankfurt und Umgebung. Eine Vielzahl von Buslinien verbinden die Eschborner Stadtteile und das Umland.

Insgesamt befinden sich 30 Haltestellen in Eschborn, darunter die drei S-Bahn-Haltestellen Eschborn Süd, Eschborn und Niederhöchstadt. Zudem verkehrt die AST-Linie 835 ganztägig als Ersatz für den Stadtbus. Mit organisierten Fahrgemeinschaften oder Initiativen zum Ausbau der Fahrradnutzung ist sich Eschborn der ökologischen Verantwortung im Verkehr bewusst.

S-Bahn

S3
Bad Soden > Sulzbach > Schwalbach > Eschborn > Frankfurt > Neu-Isenburg > Dreieich > Langen > Egelsbach > Erzhausen > Darmstadt

S4
Kronberg > Eschborn > Frankfurt > Neu-Isenburg > Dreieich > Langen

Regionale Buslinien

252
Oberursel > Steinbach > Eschborn > Frankfurt

Lokale Buslinien

56
Eschborn > Frankfurt

58
Eschborn > Frankfurt

810
Hofheim > Kriftel > Frankfurt > Eschborn > Schwalbach

810A
Bad Soden > Sulzbach > Schwalbach > Eschborn
verkehrt nur an Schultagen

812
Hofheim > Liederbach > Bad Soden > Schwalbach > Eschborn

813
Eschborn > Gewerbegebiet Süd

n11
Frankfurt > Eschborn > Schwalbach
nur in den Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen



AST

825 AST
Bad Soden/Kreiskrankenhaus > Schwalbach/ Am Kronberger Hang > Eschborn



Flörsheim am Main



Mitten in der Rhein-Main Region gelegen zeigt sich Flörsheim am Main als lebendige und familienfreundliche Stadt. Sie grenzt im Norden an die Stadt Hofheim am Taunus, im Osten an die Stadt Hattersheim am Main, im Süden an die Städte Raunheim und Rüsselsheim sowie im Westen an die Stadt Hochheim am Main. Zu Flörsheim am Main gehören die Ortsteile Keramag/Falkenberg und Bad Weilbach sowie die Stadtteile Weilbach und Wicker. Die Stadt zählt rund 20.380 Einwohner.



Nahverkehr

Flörsheim liegt an der S-Bahnlinie S1, die zwischen Wiesbaden und Frankfurt am Main verkehrt. Das Gebäude des Flörsheimer Bahnhofs stammt aus dem Jahr 1839. Es wurde vom Architekten Ignaz Opfermann erbaut und zählt zu den ältesten erhaltenen Bahnhöfen in Deutschland. Flörsheim wird von vier Buslinien bedient, dazu kommen die Anruf- und Anschluss-Sammel-Taxis. Insgesamt werden 34 Haltestellen angefahren, darunter eine S-Bahn-Station.

S-Bahn

S1
Wiesbaden > Mainz/Kastel > Hochheim > Flörsheim > Hattersheim > Frankfurt > Offenbach > Obertshausen > Rodgau > Rödermark

Lokale Buslinien

1
Flörsheim > Rüsselsheim

809
Hochheim > Flörsheim > Hofheim

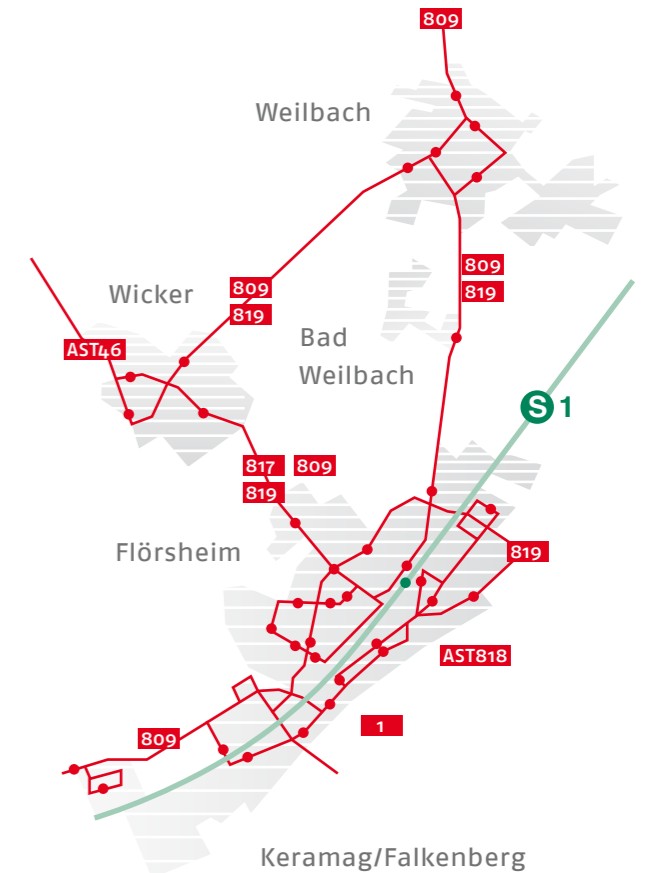
817
Hofheim > Hofheim/Diedenbergen > Hofheim/Wallau > Hochheim/Massenheim > Flörsheim/Wicker > Flörsheim
verkehrt nur an Schultagen

819
Flörsheim > Flörsheim/Wicker > Flörsheim /Weilbach

AST

AST 46
Hofheim/Wallau > Hochheim/Massenheim > Flörsheim/Wicker

AST 818
Flörsheim/Weilbach > Flörsheim/Wicker > Flörsheim > Flörsheim/Keramag-Falkenberg



Hattersheim am Main

Hattersheim am Main liegt zentral zwischen Frankfurt am Main, Wiesbaden und Mainz.

Mit den Stadtteilen Eddersheim und Okriftel zählt die Stadt rund 26.700 Einwohner. Die unmittelbare Nähe zum Regionalpark Rhein-Main, der reizvolle Stadtkern mit historischen Gebäuden und idyllischen Uferlandschaften am Main machen die Stadt zu einem attraktiven Wohnort. Das anerkannte Kulturangebot, vielfältige Sport- und Freizeitanlagen und eine abwechslungsreiche Gastronomie sorgen für hohe Lebensqualität.



Nahverkehr

Die beiden S-Bahnhöfe in Hattersheim und Eddersheim liegen an der Strecke der S1 von Wiesbaden über Frankfurt am Main bis in den Rodgau. Ein attraktives innerstädtisches Bussystem ergänzt das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs. Insgesamt finden sich über 50 Bushaltestellen im Stadtgebiet.

S-Bahn

S1
Wiesbaden > Mainz/Kastel > Hochheim > Flörsheim > Hattersheim > Frankfurt > Offenbach > Obertshausen > Rodgau > Rödermark

Regionale Buslinien

n82
Frankfurt > Hattersheim > Kriftel > Hofheim
nur in den Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen

Lokale Buslinien

831
Hattersheim

832
Hattersheim

833
Hattersheim > Hattersheim/Okriftel

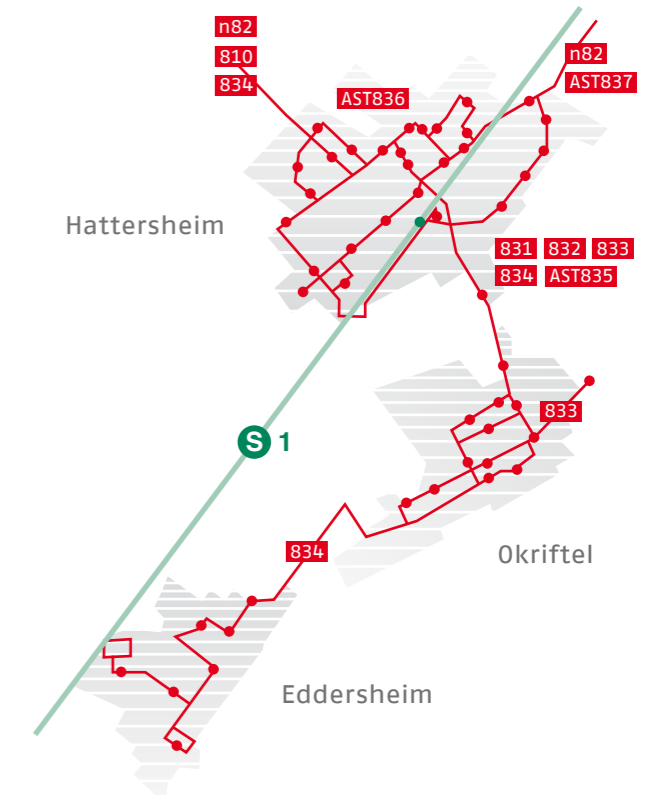
834
Hattersheim/Eddersheim > Hattersheim/Okriftel > Hattersheim > Kriftel > Hofheim

AST

835 AST
Hattersheim > Hofheim > Kriftel

836 AST
Hattersheim

837 AST
Hattersheim > Frankfurt/Sindlingen



Hochheim am Main



Die Stadt Hochheim am Main liegt am Südrand des Main-Taunus-Kreises. Als Weinbaugemeinde mit mehr als 200 ha Weinbau gehört Hochheim zu den großen Weinproduzenten im Rheingau. Hochheim hat zusammen mit dem Stadtteil Massenheim rund 16.900 Einwohner. In unmittelbarer Nachbarschaft des Städtedreiecks Mainz, Wiesbaden und Frankfurt gelegen, ist Hochheim gut an das Rhein-Main Verkehrsnetz angebunden. Der Flughafen Frankfurt ist in 20 Minuten zu erreichen.



Nahverkehr

Die S-Bahnlinie S1 verkehrt in regelmäßigen Abständen und ermöglicht somit die direkte Verbindung nach Frankfurt. Hochheim besitzt 24 Bushaltestellen und eine S-Bahnhaltestelle. Verschiedene Buslinien verbinden Hochheim mit seinen unmittelbaren Nachbarstädten.

Die Linie 68 verbindet Hochheim mit der Landeshauptstadt Mainz, die Linie 809 mit der Nachbarstadt Flörsheim und der Kreisstadt Hofheim. Mit den Linien 46 und 48 verbindet Hochheim die Hessische Landeshauptstadt Wiesbaden. Die Linie 826 ist die Stadtbuslinie von Hochheim am Main.

S-Bahn

S1
Wiesbaden > Mainz/Kastel > Hochheim > Flörsheim > Hattersheim > Frankfurt > Offenbach > Obertshausen > Rodgau > Rödermark

Lokale Buslinien

46
Wiesbaden > Hofheim/Wallau > Hochheim/Massenheim > Hochheim

48
Wiesbaden > Hofheim/Wallau > Hochheim

68
Hochheim > Wiesbaden > Mainz > Ober-Olm

809
Hochheim > Flörsheim > Hofheim

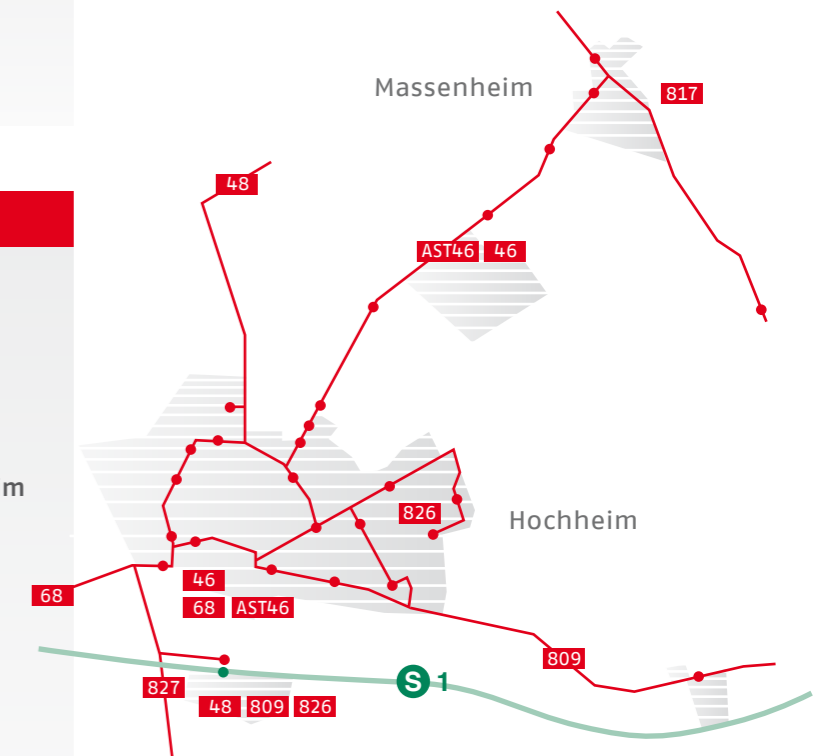
817
Hofheim > Hochheim/Massenheim > Flörsheim

826
Hochheim

827
Hochheim > Bischofsheim

AST

46 AST
Hofheim/Wallau > Hochheim/Massenheim > Flörsheim/Wicker bzw. Hochheim



Hofheim am Taunus



Die Stadt liegt am Südrand des Taunus zwischen Wiesbaden und Frankfurt am Main. Hofheim hat insgesamt rund 38.600 Einwohner, die in der Kernstadt und den sechs Stadtteilen Diedenbergen, Langenhain, Lorsbach, Marxheim, Wallau und Wildsachsen wohnen. Der große Stadtwald mit anschließendem Staatsforst gehört zum Naturpark Hochtaunus. Die weiten Wälder und eine Höhe von bis zu 410 Meter über dem Meeresspiegel sorgen für ein günstiges Klima, so dass Hofheim auch als die „Kreisstadt im Grünen“ bezeichnet wird. Darüber hinaus verfügt die Stadt über ein breitgefächertes Angebot an Sport- und Freizeiteinrichtungen für Einwohner und Feriengäste.



Nahverkehr

Die beiden Bahnhöfe in Hofheim und dem Stadtteil Lorsbach ermöglichen eine direkte S-Bahn-Anbindung der Linie S2 in Richtung Niedernhausen sowie über Frankfurt am Main nach Dietzenbach. Am Hofheimer Bahnhof hält auch die Regionalbahn RB20, die zwischen Limburg an der Lahn und Frankfurt am Main verkehrt.

Die Innenstadt und die Stadtteile Hofheims sowie die angrenzenden Gemeinden sind durch zahlreiche Busverbindungen und das Anruf-Sammel-Taxi vernetzt und verfügen über insgesamt 81 Haltestellen. Auch in die Landeshauptstadt besteht eine direkt verkehrende Busverbindung.

S-Bahn

S2

Niedernhausen > Eppstein > Hofheim > Kriftel > Frankfurt > Offenbach > Heusenstamm > Dietzenbach

Lokale Buslinien

15

Wiesbaden > Hofheim/Wallau

26

Wiesbaden/Medenbach > Hofheim/Wildsachsen > Eppstein/Bremthal

43

Wiesbaden > Hofheim/Wallau

46 / 48

Wiesbaden > Hofheim/Wallau > Hochheim

401

Hofheim

402

Hofheim > Hofheim/Marxheim

403

Hofheim > Hofheim/Wildsachsen > Hofheim/Langenhain

405

Hofheim > Hofheim/Marxheim

406

Hofheim/alle Stadtteile > Kriftel
verkehrt nur an Schultagen

809

Hochheim > Flörsheim > Hofheim

810

Hofheim > Kriftel > Frankfurt > Sulzbach > Eschborn > Schwalbach

812

Hofheim > Kriftel > Liederbach > Bad Soden > Schwalbach > Eschborn

817

Hofheim/Diedenbergen > Hofheim/Wallau > Hochheim > Flörsheim
verkehrt nur an Schultagen

834

Hattersheim > Kriftel > Hofheim

N2

Wiesbaden > Hofheim/Wallau

Regionale Buslinien

262

Wiesbaden > Hofheim/Marxheim > Hofheim

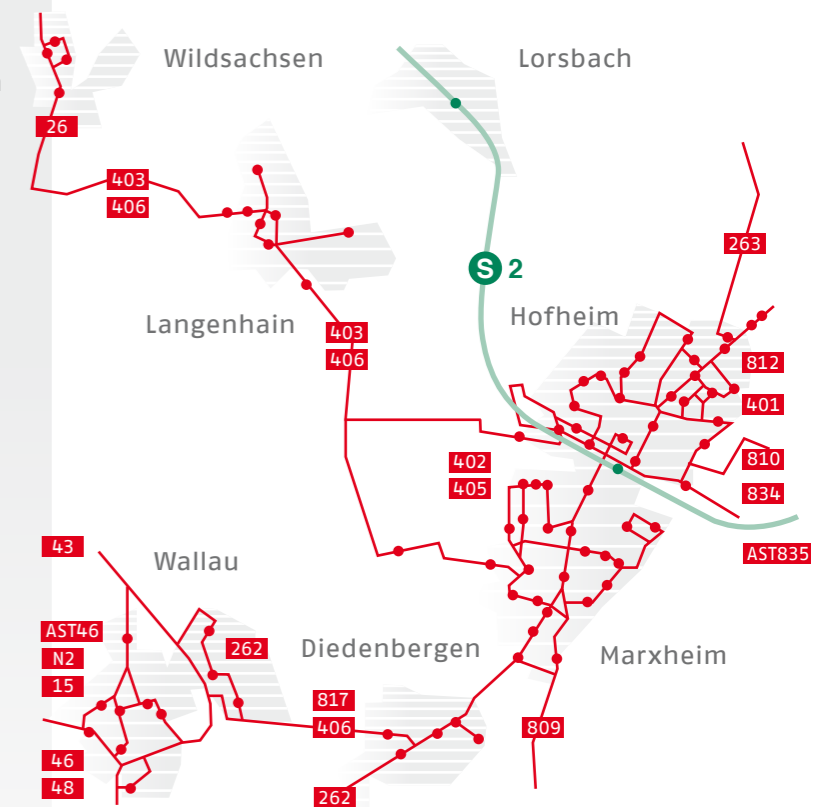
263

Hofheim > Kriftel > Kelkheim > Königstein

n82

Frankfurt > Hattersheim > Kriftel > Hofheim

nur in den Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen



AST

AST Hofheim
alle Stadtteile

46 AST

Hofheim/Wallau > Hochheim/Massenheim > Flörsheim/Wicker bzw. Hochheim

835 AST

Hattersheim > Hofheim > Kriftel

Kelkheim (Taunus)



Kelkheim (Taunus) liegt unmittelbar westlich von Frankfurt am Main. Nachbargemeinden sind Hofheim, Eppstein, Glashütten, Königstein, Bad Soden und Liederbach. Frankfurt am Main liegt etwa 10 km südöstlich. Wiesbaden ist etwa 25 km entfernt.

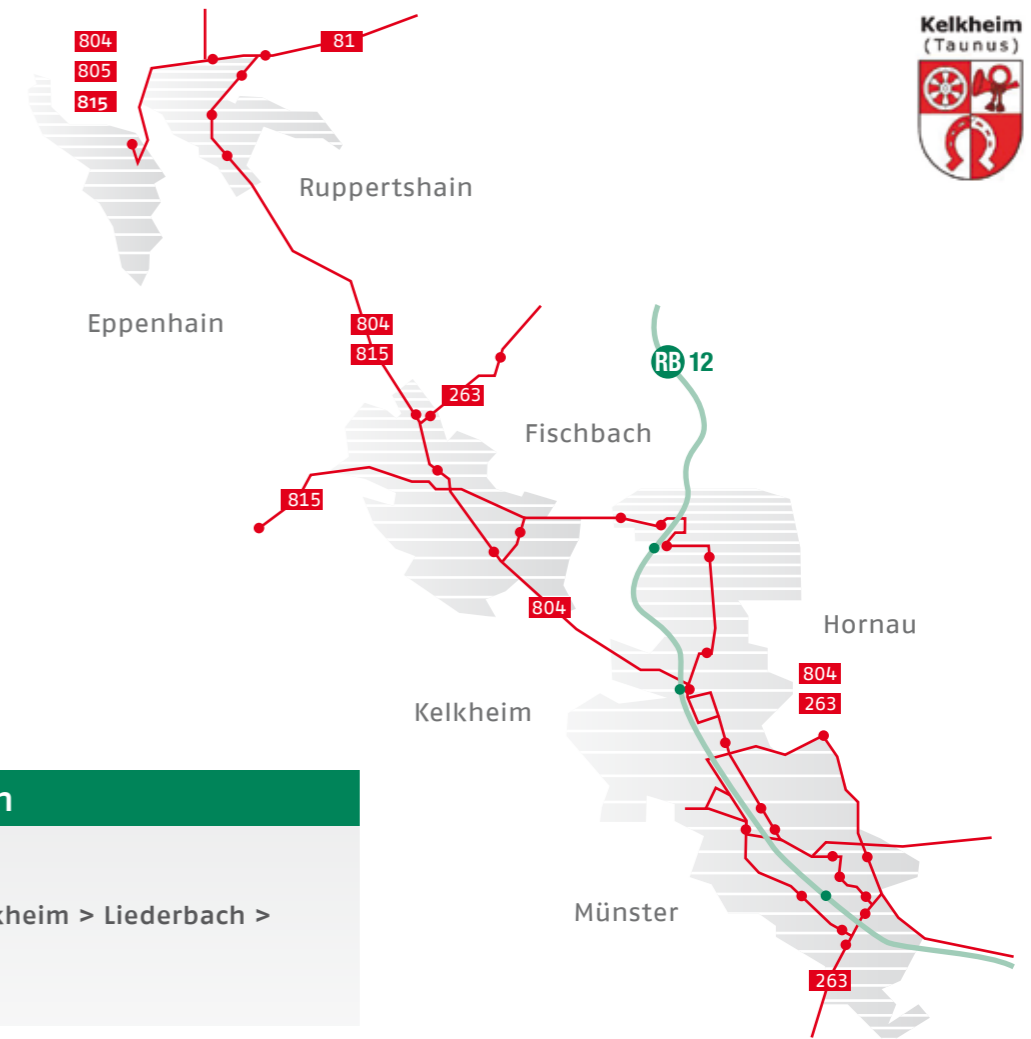
Heute leben rund 28.150 Einwohner in der Stadt, die weit über die Grenzen Hessens hinaus als die „Stadt der Möbel“ bekannt ist. Zu Kelkheim zählen die Stadtteile Eppenhain, Fischbach, Hornau, Münster und Ruppertshain.



Nahverkehr

Kelkheim besitzt drei Haltebahnhöfe an der Strecke der ehemaligen Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn (FKE), die als Regionalbahnlinie RB 12 verkehrt und im 30-Minuten-Takt von Königstein über Kelkheim und Frankfurt-Höchst zum Frankfurter Hauptbahnhof fährt.

Zudem finden sich 31 Bushaltestellen in der Stadt, die von mehreren Buslinien bedient werden. Die Linie 804 bedient alle sechs Stadtteile. Außerdem fahren die Linien 263, 805 und 815 durch die Kelkheimer Stadtteile, die Linie 81 bindet zusätzlich Ruppertshain an.



Regionalbahn

RB 12
Königstein > Kelkheim > Liederbach > Frankfurt



Regionale Buslinien

263
Hofheim > Kriftel > Kelkheim > Königstein

n83
Frankfurt > Sulzbach > Bad Soden > Liederbach > Kelkheim > Eppstein
nur in den Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen

Lokale Buslinien

81
Grävenwiesbach > Weilrod > Waldems > Glashütten > Kelkheim/Ruppertshain > Königstein

804
Königstein > Glashütten > Kelkheim > Liederbach > Frankfurt

805
Königstein > Kelkheim/Ruppertshain > Kelkheim/Eppenhain > Glashütten > Eppstein

815
Eppstein > Kelkheim/Fischbach > Kelkheim/Ruppertshain > Kelkheim/Eppenhain > Königstein



Die Gemeinde Kriftel ist ein bevorzugter Wohn- und Gewerbestandort inmitten des Rhein-Main-Gebietes. Im Nordosten grenzt Kriftel an den Stadtteil Zeilsheim der kreisfreien Stadt Frankfurt am Main, im Süden an die Stadt Hattersheim am Main sowie im Westen an die Stadt Hofheim am Taunus, mit der Kriftel eine bauliche Einheit bildet.

Kriftel hat rund 10.900 Einwohner. Große Parkanlagen und ein modernes Freibad laden zu Erholung und Entspannung ein. Die Gemeinde ist als „Obstgarten des Vordertaunus“ bekannt, in dem Erdbeeren und Kernobst von hoher Qualität angebaut werden.



Nahverkehr

Kriftel liegt an der S-Bahnstrecke der Linie S2, die die Gemeinde mit Niedernhausen, Frankfurt und Dietzenbach verbindet. Fünf Buslinien und eine AST-Linie stellen die Verbindung zu angrenzenden Gemeinden und Städten sicher. In Kriftel befinden sich zwölf Bushaltestellen.

S-Bahn

S2
Niedernhausen > Eppstein > Hofheim > Kriftel > Frankfurt > Offenbach > Heusenstamm > Dietzenbach

Regionale Buslinien

263
Hofheim > Kriftel > Kelkheim > Königstein

n82
Frankfurt > Hattersheim > Kriftel > Hofheim
nur in den Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen

Lokale Buslinien

406
Hofheim > Kriftel

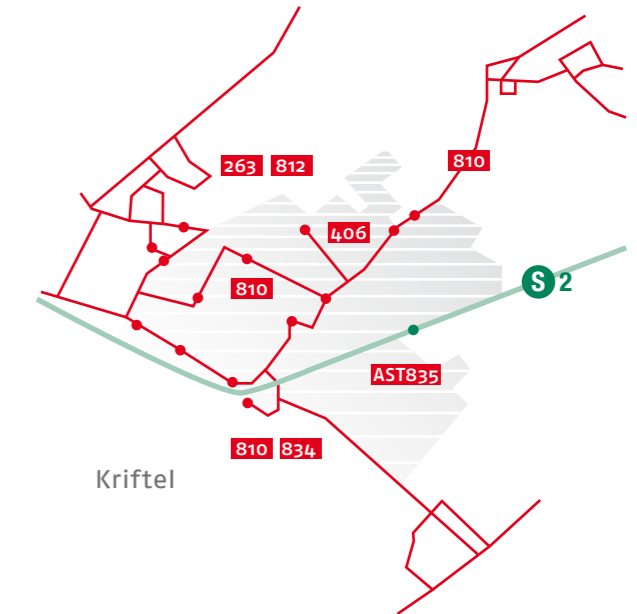
810
Hofheim > Kriftel > Frankfurt > Sulzbach > Eschborn > Schwalbach

812
Hofheim > Kriftel > Liederbach > Bad Soden > Schwalbach > Eschborn

834
Hattersheim > Kriftel > Hofheim

AST

835 AST
Hattersheim > Hofheim > Kriftel





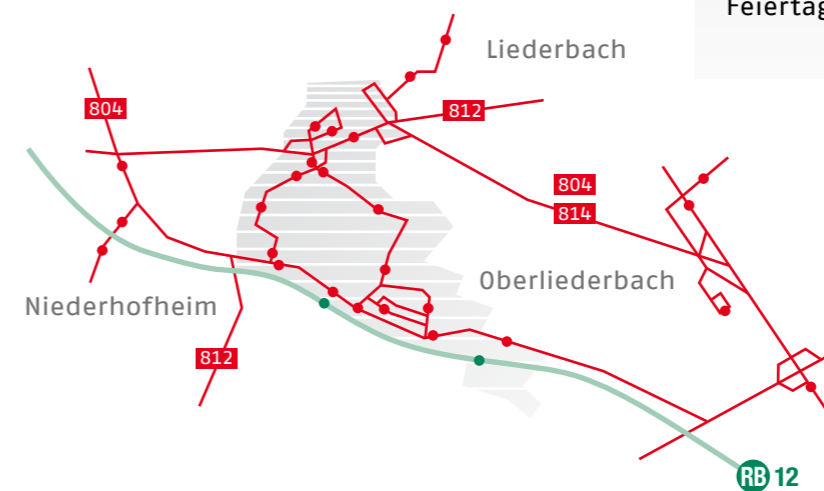
Die Gemeinde Liederbach am Taunus hat rund 8.870 Einwohner und besteht aus den beiden Ortsteilen Niederhofheim und Oberliederbach. Niederhofheim liegt im Westen der Gemeinde. Oberliederbach nimmt den östlichen Teil ein.



Liederbach grenzt im Norden an die Stadt Bad Soden am Taunus, im Osten an die Gemeinde Sulzbach (Taunus), im Süden an Frankfurt am Main sowie im Westen an die Stadt Kelkheim (Taunus). Das Landschaftsbild der Gemeinde ist von der so genannten „Grünen Mitte“ geprägt, welche größtenteils aus bewirtschafteten Ackerflächen und dem großzügigem Bachlauf des Liederbachs besteht.

Nahverkehr

Die Buslinien 804, 812 und 814 verkehren in Liederbach und fahren insgesamt 19 Haltestellen an. Zusätzlich verkehrt ein Nachtbus in Richtung Frankfurt am Main ebenso wie die Regionalbahn RB 12, die über Frankfurt-Höchst zum Hauptbahnhof verkehrt.



Regionalbahn

RB 12
Königstein > Kelkheim > Liederbach > Frankfurt

Regionale Buslinie

n83
Frankfurt > Sulzbach > Bad Soden > Liederbach > Kelkheim > Eppstein
nur in den Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen

Lokale Buslinien

804
Königstein > Glashütten > Kelkheim > Liederbach > Frankfurt

812
Hofheim > Kriftel > Liederbach > Bad Soden > Schwalbach > Eschborn

814
Liederbach > Sulzbach



SCHWALBACH

Schwalbach am Taunus



Schwalbach am Taunus liegt im Vortaunus, unmittelbar an der westlichen Stadtgrenze von Frankfurt am Main. Schwalbach ist ein wichtiger Wohn- und Gewerbestandort in der Rhein-Main Region.

In Schwalbach am Taunus wohnen rund 14.800 Menschen und fast 10.000 arbeiten hier. Die Stadt grenzt im Norden an die Städte Königstein im Taunus und Kronberg im Taunus, im Osten an die Stadt Eschborn, im Süden an die kreisfreie Stadt Frankfurt am Main sowie im Westen an die Gemeinde Sulzbach (Taunus) und die Stadt Bad Soden am Taunus.



Nahverkehr

Die beiden S-Bahnhaltestellen Bahnhof Schwalbach am Taunus (Limes) und der S-Bahnhaltepunkt Schwalbach Nord werden von der S-Bahnlinie S3 angefahren. Die Busse der Linien 810, 811 und 812 verbinden Schwalbach mit den umliegenden Städten und Gemeinden. Insgesamt befinden sich 19 Haltestellen in Schwalbach.

S-Bahn

S3

Bad Soden > Sulzbach > Schwalbach > Eschborn > Frankfurt > Neu-Isenburg > Dreieich > Langen > Egelsbach > Erzhausen > Darmstadt

S4

Kronberg > Eschborn > Frankfurt > Neu-Isenburg > Dreieich > Langen

Lokale Buslinien

n11

Frankfurt > Eschborn > Schwalbach
nur in den Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen

810

Hofheim > Kriftel > Frankfurt > Sulzbach > Eschborn > Schwalbach

810A

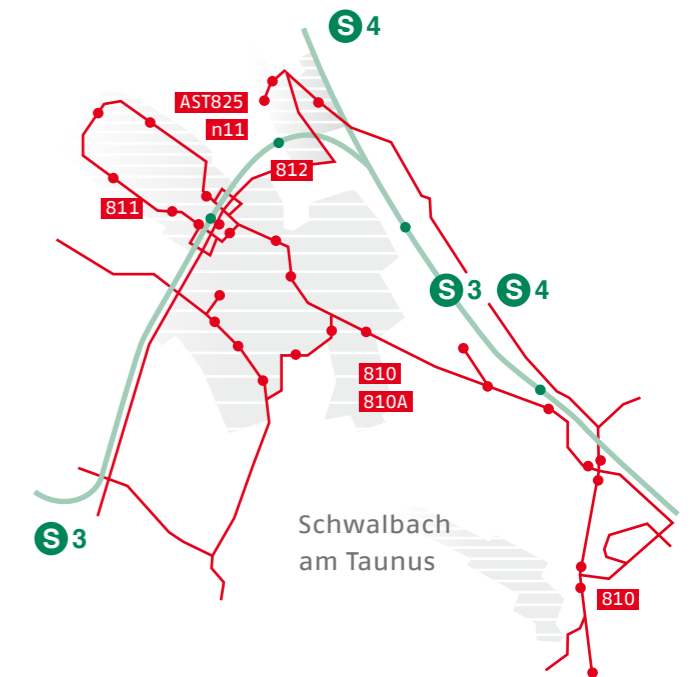
Bad Soden > Sulzbach > Schwalbach > Eschborn
verkehrt nur an Schultagen

811

Königstein > Bad Soden > Sulzbach > Schwalbach
verkehrt nur an Schultagen

812

Hofheim > Liederbach > Bad Soden > Schwalbach > Eschborn



AST

825 AST

Bad Soden > Schwalbach > Eschborn



Sulzbach am Taunus

Die Gemeinde liegt zwischen Mainebene und Südrand des Taunus. Sulzbach hat rund 8.830 Einwohner. Im Süden grenzt Sulzbach unmittelbar an Frankfurt am Main. Die Entfernung zum Stadtzentrum Frankfurt beträgt 15 km, zum Flughafen Frankfurt 18 km und zur Landeshauptstadt Wiesbaden 35 km.

Sulzbach (Taunus) grenzt im Nordosten an die Stadt Schwalbach am Taunus, im Westen an die Gemeinde Liederbach am Taunus sowie im Nordwesten an die Stadt Bad Soden am Taunus. Das gut ausgebaute Wegenetz in Sulzbach lädt zu ausgiebigen Spaziergängen und Wanderungen bis in den Hochtaunus ein.



Nahverkehr

In regelmäßigen Abständen hält die S-Bahnlinie S3 am Nordbahnhof und die RB 13 am Bahnhof in Sulzbach. Sie gewährleisten somit die Verbindung nach Frankfurt. Dazu kommen mehrere Buslinien, die die insgesamt 15 Haltestellen in Sulzbach anfahren und die Gemeinde mit den umliegenden Städten und Gemeinden verbinden.

S-Bahn / Regionalbahn

S3
Bad Soden > Sulzbach > Schwalbach > Eschborn - Frankfurt - Neu-Isenburg > Dreieich > Langen > Egelsbach > Erzhausen > Darmstadt

RB 13
Bad Soden > Sulzbach > Frankfurt

Regionale Buslinien

253
Königstein > Bad Soden > Sulzbach > Frankfurt

n83
Frankfurt > Sulzbach > Bad Soden > Liederbach > Kelkheim > Eppstein
nur in den Nächten vor
Samstagen, Sonntagen und
Feiertagen

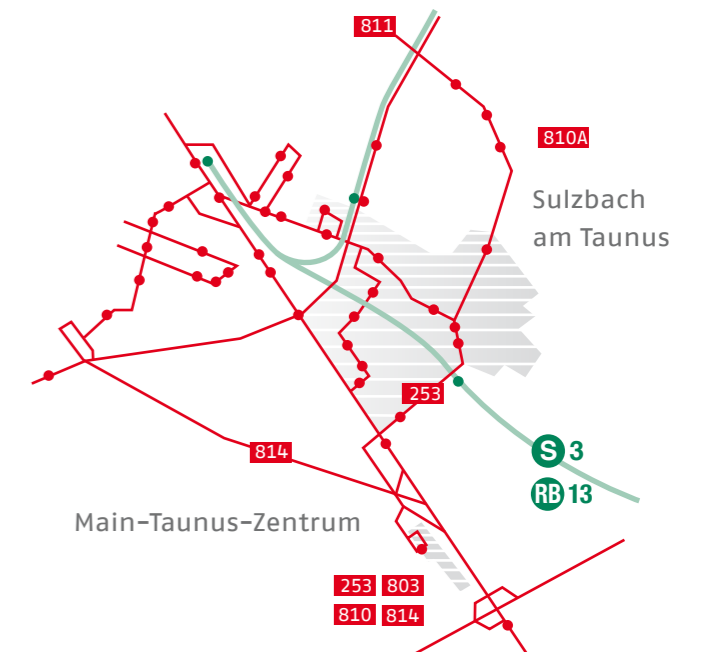
Lokale Buslinien

803
Königstein > Bad Soden > Sulzbach

810A
Bad Soden > Sulzbach > Schwalbach > Eschborn
verkehrt nur an Schultagen

811
Königstein > Bad Soden > Sulzbach > Schwalbach
verkehrt nur an Schultagen

814
Liederbach > Sulzbach

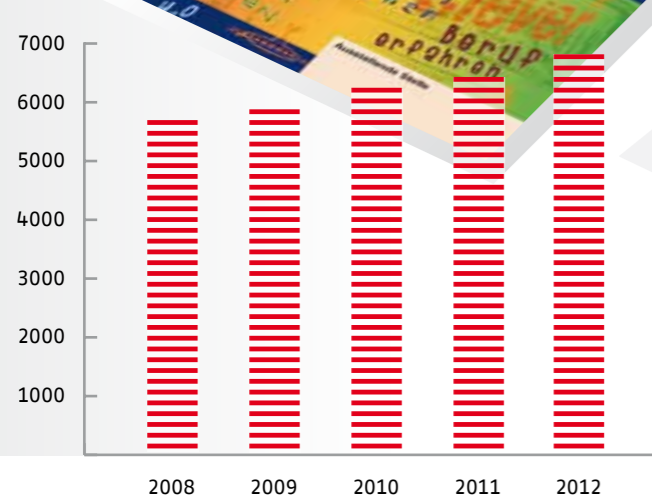


Wer fährt mit Bussen und Bahnen?

Schüler, Pendler, Senioren
und viele andere



Anzahl verkaufte CleverCard als Schüler-Abo im MTK



Der Öffentliche Nahverkehr ist ein Angebot für alle Menschen und richtet sich nicht gezielt an bestimmte Fahrgäste. Dennoch gibt es erkennbare Gruppen in den Bussen und Bahnen des Main-Taunus-Kreises. Die Schüler stellen eine große Anzahl der Fahrgäste, an deren Nachfrage sich das Verkehrsangebot in vielen Städten und Gemeinden ausrichtet. Mit der Integration des Schülerverkehrs in das öffentliche Angebot, können eine regelmäßige Frequenz, eine angemessene Auslastung und ein ansprechender Fahrplan angeboten werden. ■

Schüler im Nahverkehr

Die meisten Schüler der Grundschulen im MTK laufen zur Schule oder werden dorthin gebracht. Für die Schüler der weiterführenden Schulen steht das öffentliche Angebot von Bussen und Bahnen zur Verfügung. Sie können ein Schüler-Abonnement oder Wochen- und Monatskarten zu ermäßigten Tarifen erwerben. Mehr als 6.870 Schülerinnen und Schüler des Main-Taunus-Kreises nutzten im Jahr 2012 die CleverCard als Schülerjahreskarten-Abonnement. Lange vor der Einführung der CleverCard im RMV hatte die MTV Ende der neunziger Jahre die Schülerjahreskarte eingeführt und war damit auf große Resonanz gestoßen. Die Anzahl der Abonnenten erhöhte sich in den letzten Jahren deutlich, von ca. 2.000 (1996) auf mehr als 6.800 (2012). Im Jahr 2004 hat die MTV den Antrag auf Erstattung nach hessischem Schulgesetz (HSchG) mit dem Abo-Antrag verknüpft, womit der Erstattungsprozess erheblich beschleunigt und vereinfacht werden konnte.

Mit Kauf der CleverCard kann zeitgleich die Erstattung nach HSchG eingereicht werden. Dem Kunden wird hierdurch eine weitere Antragsstellung erspart. Die Abo-Zahlen konnten in jedem Jahr gesteigert werden. Die aktuell verkauften 6.870 CleverCard-Abos repräsentieren gut 40% der Schülerinnen und Schüler des MTK.

In einer Datenbank bereitet die MTV die Quell- und Zielorte der Schüler auf, um zum Start des Schuljahres nach den Sommerferien stets ein angemessenes Fahrtangebot bereitstellen zu können. In enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen werden in den ersten Tagen jedes neuen Schuljahres anhand von Zählungen und Berichten der Busfahrer die Kapazitäten optimiert. Nach den Herbstferien wird oft erneut angepasst, da im Winter mehr Schüler mit Bus und Bahn fahren als im Sommer. ■

Der MTK hat viele Pendler

Der Main-Taunus-Kreis weist laut Pendleratlas des Regionalverbandes Frankfurt RheinMain für das Jahr 2012 insgesamt 56.547 Auspendler und 55.732 Einpendler auf. Mehr als 27.000 Menschen kommen täglich nach Eschborn und nach Schwalbach mehr als 8.000, um dort zu arbeiten. Viele Arbeitgeber bieten Jobtickets an, so dass der Kostenfaktor „Weg zur Arbeit“ für die Mitarbeiter oft deutlich reduziert werden kann.

Mit der Erweiterung von Fahrradmitnahme im Nahverkehr nutzen immer mehr Menschen die Kombination von Rad und ÖPNV, um die täglichen Wege zur Arbeit, in die Schule oder auch in der Freizeit zurückzulegen. Hierfür hat sich die MTV mit ihrer Mobilitätsberatung in den Firmen vorgestellt und für solche Modelle geworben. ■



Angebote für Senioren

Der Anteil an Senioren in Deutschland und im RMV-Gebiet wird in den nächsten Jahren zunehmen. Dieser Entwicklung trägt der RMV Rechnung.

Die Einführung der 9-Uhr-Karte im RMV hat die Zielgruppe der älteren Fahrgäste im Blick, da sie in der Regel nicht an feste Fahrzeiten gebunden sind. Haltestellen und Stationen werden zunehmend barrierefrei ausgebaut und die einstiegfreundlichen Niederflurfahrzeuge kommen allen Fahrgästen zugute. ■

Freizeitverkehr fördern

Die stärkere Nutzung des Nahverkehrs für Freizeitfahrten ist ein besonderes Anliegen der MTV. Der Ausflug am Wochenende, der Besuch von Freunden oder der erste Schritt im Rahmen einer Urlaubsreise soll vermehrt durch den ÖPNV erfolgen. Die MTV hat mit Verknüpfungen zu anderen Verkehrsträgern wie dem Fahrrad, zu Anbietern von Car-Sharing sowie einer verbesserten Anbindung an den Fernverkehr der Deutschen Bahn in Frankfurt und zum Flughafen in den vergangenen Jahren neue Kunden gewonnen und wird weiter auf diesem Weg aktiv bleiben. Der Übergang von einem zum anderen Verkehrsmittel soll noch einfacher und bequemer werden, dann wird auch der Nahverkehr ganz selbstverständlich Teil der Reisekette. ■



Stadtbus und AST bis fast nach Hause

Herausforderung Nahverkehrsmobilität und Taktverkehr

Neben der Umsetzung von Kreisquerverbindungen zählt die Einführung von Stadtbus, Anruf- und Anschluss-Sammel-Taxi zu den Haupterrungenschaften der MTV. In der Kreisstadt Hofheim wurde in den neunziger Jahren der „Hofemer“-Stadtbus etabliert und – nach der Gründung des RMV im Jahr 1995 – an den Taktfahrplan der S-Bahn angepasst. Ab 1998 wurden in Hofheim systematisch Bedienungslücken, Spätverkehre, Fahrten am Samstagnachmittag und an Sonn- und Feiertagen als AST-Verkehre angeboten. Die Fahrt in einem AST erfolgt innerhalb des RMV-Tarifs. Sie erfordert z. T. einen Zuschlag, der von den Fahrgästen bereitwillig in Kauf genommen wird. ■



Anschluss-Sammel-Taxis an Bahnhöfen



Nach diesem Modell wurden auch in anderen Städten und Gemeinden AST-Verkehre angeboten. Neben den Anruf-Sammel-Taxis wurden an den S-Bahnhöfen in Hofheim, Hattersheim und Flörsheim Anschluss-Sammel-Taxis eingerichtet. Diese stehen ohne telefonische Anforderung in den späten Abendstunden und am Wochenende statt eines Busses bereit, nehmen Fahrgäste auf und fahren diese auf bestimmten Strecken bis fast vor die Haustür. ■

Wir bringen Sie ans Ziel



Das Anruf-Sammel-Taxi

Das Anruf-Sammel-Taxi fährt nur auf telefonische Anforderung. Das AST holt seine Fahrgäste an festgelegten Haltestellen ab – an eigens dafür eingerichteten AST-Haltestellen oder an den Haltestellen der Buslinie, die das AST ergänzend bedient. Es fährt diese Haltestellen jedoch nur an, wenn dort Fahrgäste ihren Fahrtwunsch telefonisch angemeldet haben. Das AST fährt nach Fahrplan ab. Aussteigen kann man an anderen Haltestellen oder gar an beliebigen Zielen im Bedienungsbereich.

Die Vorteile des neuen Systems sind ein durchgängiger Takt, ein zuverlässiges Angebot und deutlich niedrigere Kosten. Die Fahrgäste nehmen die erforderliche telefonische Bestellung zunehmend an, es werden deutlich mehr Fahrgäste erreicht als noch vor einigen Jahren. ■

Anruf- und Anschluss-Sammel-Taxi im Main-Taunus-Kreis

	2009	2010	2011	2012
Fahrgäste	34.500	37.000	39.800	45.587
Fahrten	24.400	26.200	26.700	30.393
Besetzgrad	1,41	1,41	1,49	1,47
Kosten (netto)	188 T Euro	199 T Euro	207 T Euro	260 T Euro

Optimierung des AST-Prozesses

2005 wurde das System erneut verbessert. Ein professionelles Call-Center wurde mit den AST-Bestellungen betraut und eine intelligente Software zum Bestell- und Abrechnungsprozess eingesetzt. Damit konnten Fehler in der Disposition, Fehlfahrten und Unstimmigkeiten in der Abrechnung minimiert werden, die Fahrgastzahlen wurden erneut gesteigert.

Insgesamt hat sich seit der Einführung der AST-Verkehre die Anzahl der Fahrgäste um ca. 30% erhöht. Die Kosten konnten reduziert werden bzw. blieben stabil. ■



Qualitätssteigerungen durch Wettbewerb

Zuverlässiger, bequemer und umweltfreundlicher

Im Rahmen der Ausschreibungen von Verkehrsleistungen wurden deutliche Qualitätsverbesserungen realisiert. Die neuen Verträge mit den Verkehrsunternehmen beinhalten weitreichende qualitative Anforderungen. So umfassen alle neuen Vereinbarungen detaillierte Vorgaben zu Pünktlichkeit, Sauberkeit, Schadensfreiheit der Fahrzeuge sowie zur Kompetenz und Serviceorientierung der Mitarbeiter. Mit den sogenannten Bonus-/Malus-Regelungen werden diese Kriterien regelmäßig überprüft. Ihre Bewertung beeinflusst die Vergütung der in den Verträgen verankerten Verkehrsleistung. ■



Objektive Qualitätskriterien im Jahr 2011	festgelegte Qualität / Soll	erreichte Qualität / Ist HLB	erreichte Qualität / Ist Sippel
	Akzeptanzwert (in %)	Ergebnis 2012 (in %)	Ergebnis 2012 (in %)
Pünktlichkeit	90	97	96
Sauberkeit der Fahrzeuge	97	97	97
Schadensfreiheit der Fahrzeuge	96	99	99
Erscheinungsbild des Personals	96	98	98
Kompetenz des Personals (Tarifunterlagen)	92	99	99
Kompetenz des Personals (Testfrage)	76	90	93
Fahrplanaushang Haltestellen	99	100	99

Objektive Kriterien und Messungen

Die MTV hat bei den beauftragten Unternehmen „Hessische Landesbahn (HLB)“ und „Autobus Sippel“ mit Start der Neuvergaben Qualitätsmessungen durchführen lassen. Dabei werden stets die objektiven Kriterien gemessen, überprüft und innerhalb eines Akzeptanzrahmens bewertet. Für das Jahr 2011 haben beide Unternehmen einen Bonus erhalten, der wiederum in die Qualitätssicherung der Verkehre fließt. ■

Subjektive Qualitätskriterien	festgelegte Qualität / Soll	erreichte Qualität HLB	erreichte Qualität Sippel
	Akzeptanzwert *	Ergebnis 2012 *	Ergebnis 2012 *
Fahrgastinformation in Fahrzeugen	1,6	1,4	1,5
Sauberkeit der Fahrzeuge	2	1,8	2,0
Schadensfreiheit der Fahrzeuge	1,8	1,7	1,6
Sicherheit in den Fahrzeugen	1,9	1,8	1,9
Kompetenz des Fahrzeugpersonals	1,9	2,0	1,8
Kundenorientierung des Fahrzeugpersonals	2,0	2,1	1,9
Ankunftspünktlichkeit der Fahrzeuge	2,2	2,3	2,1

* in Schulnoten

Subjektive Kriterien und Kundenbefragungen

Mit Fahrgastbefragungen werden subjektive Qualitätsbewertungen erhoben. Dies ist vergleichsweise aufwendig, die Erhebung erfolgt daher in zweijährigem Turnus. Befragungen aus 2011 und 2012 werden gemeinsam bewertet, die Auswertung zeigt ein positives Ergebnis. Dabei wird die Qualität anhand von Schulnoten definiert. Insgesamt hat sich aufgrund dieser Maßnahmen die Qualität des Busverkehrs im MTK erheblich verbessert. ■

Ausbau der Barrierefreiheit

Menschen mit Behinderungen müssen möglichst einfach und sicher in die Fahrzeuge einsteigen können. Die Nutzung von Rampen, das Absenken des Fahrzeugs oder die Hilfe des Busfahrers beim Einsteigen in das Fahrzeug sind für sie oft Voraussetzungen für die Nutzung des ÖPNV.

Die MTV hat fast ausschließlich einsteigsfreundliche Niederflrbusse im Einsatz. Langfristig ist der barrierefreie Ausbau von stark frequentierten Haltestellen geplant. ■



Ausblick

Die Verträge über die Verkehrsleistungen der Busbündel enden im Jahr 2014. In welchem Umfang bei den folgenden Ausschreibungen erneut hohe Umweltstandards sowie Busse mit weiter verbesserter Qualität, Barrierefreiheit und Informationstechnik gefordert werden kann, hängt auch von den Investitionsmöglichkeiten der Gesellschafter ab. Langfristig zahlt der Fahrgast in Form höherer Tarife für diese Verbesserungen mit. ■

Umweltfreundliche Abgasnormen

Zur Sicherung der Luftreinhaltung im MTK wurde in den Ausschreibungen der Verkehrsleistung auch die Einhaltung hoher Umweltstandards aufgenommen. Alle heute im MTK verkehrenden 71 Busse halten die Abgasnormen folgender Umweltstandards ein:

Abgasnormen

Erstes Busbündel	• „40.1“ – mit 13 Bussen: EURO 4 + Partikelfilter Betriebsstart 2006
Zweites Busbündel	• „40.neu“ – mit 27 Bussen: EURO 5 + Partikelfilter Betriebsstart 2007
Drittes Busbündel	• „40.2“ – mit 31 Bussen: EEV-Standard Betriebsstart 2008

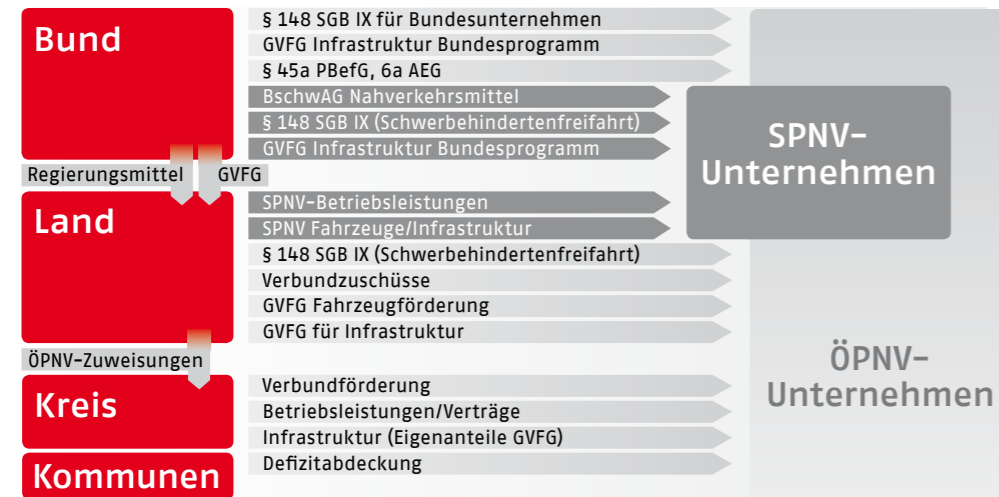


Wer bezahlt den Öffentlichen Nahverkehr?

Die große Herausforderung der Finanzierung



Der öffentliche Nahverkehr bezieht seine Mittel aus unterschiedlichen Quellen. Seit der Regionalisierung in den neunziger Jahren weist der Bund den Ländern einen festen Anteil an Zuschüssen zu, die von den Ländern an die jeweiligen Akteure weitergegeben werden. In Hessen werden die Mittel an die Verbünde weitergereicht, die ihrerseits die Mittel an die lokalen Aufgabenträger verteilen. ■



Quelle: In Anlehnung an Gerd Hickmann, 2006, Tübingen



Finanzierungsvereinbarung bis 2014

Höhere Planungssicherheit für den Verbund und seine Gesellschafter wurden durch Finanzierungsvereinbarungen mit dem Land Hessen erzielt. 2009 wurde die aktuell laufende Vereinbarung getroffen und gilt noch bis 2014.

Mit langfristigen Vergaben an die Verkehrsunternehmen binden sich die Aufgabenträger bzw. die LNOs im Busverkehr zwischen 5 und 10 Jahre und im Schienenverkehr oft über 20 Jahre. Die Lücken zwischen Einnahmen und Finanzierungszusage decken die Gesellschafter mit Ausgleichszahlungen. ■

Einnahmenaufteilungsverfahren (EAV)

Die Einnahmenaufteilung zwischen den lokalen Aufgabenträgern und dem RMV – stellvertretend für den Regionalverkehr – wird im Einnahmenaufteilungsvertrag (EAV) geregelt. Gegenstand des EAV sind sämtliche Fahrgeldeinnahmen aus dem Verbundtarif, aus Übergangs- und Gemeinschaftstarifen mit benachbarten Tarifkooperationen sowie aus Sonderangeboten. Das Leistungsprinzip sieht vor, dass die Einnahmen dort verbleiben, wo sie erwirtschaftet werden. Es finden regelmäßig große Fahrgasterhebungen statt, um eine Grundlage für das nachfrageorientierte Einnahmenaufteilungsverfahren zu erhalten. Die letzte Erhebung fand im Jahr 2010 statt und ist aktuell Basis des EAV. ■

Einnahmen und Ausgaben der MTV

Die Gegenüberstellung der Einnahmen und Ausgaben der MTV zeigen, dass 40% der Einnahmen Ausgleichleistungen der Gesellschafter sind, mehr als 50% werden aus Fahrgeldeinnahmen erzielt. In den vergangenen Jahren sind die Fahrgeldeinnahmen gestiegen, die Zuschüsse von Bund und Land dagegen sind geringer ausgefallen. Die Ausgleichleistungen der Gesellschafter nahmen zu. Ursache dafür sind hohe Kosten für die Leistungserstellung im Busverkehr, deutlich gestiegene Treibstoffpreise und steigende Personalkosten. ■



Negative Effekte

Hessen hat sich mit Einführung der Ausschreibungen aus der Finanzierung von Fahrzeugen für den öffentlichen Nahverkehr zurückgezogen, ohne angemessenen Ersatz für die Akteure zu etablieren. Im Regionalverkehr legt der Verbund seine Kosten anteilig auf die Gesellschafter um. Der MTK hat einen hohen Anteil am Regionalverkehr und wird damit stark an diesen höheren Kosten beteiligt. Die steigenden Kosten werden letztlich vom Fahrgast mitgetragen.

Einsparungen könnten die Gesellschafter langfristig nur mit Abbestellungen erreichen, diese sind jedoch angesichts steigender Nachfrage und zunehmender Mobilität nicht gewünscht und nicht zielführend. Hier spüren die Kreise und Kommunen als Gesellschafter die steigenden Kosten der Mobilität. Prosperität und wirtschaftliche Entwicklung sind jedoch mit Mobilität eng verbunden. ■

Relevante Finanzierungsmittel gemeinsam sichern

Aufgrund von Sparvorgaben des Bundes und der Länder stehen in den nächsten Jahren harte Verhandlungen an, um bestehende Finanzierungsinstrumente wie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), Regionalisierungsmittel und die Infrastrukturförderung zu sichern.

Dabei geht es nicht nur um den Neubau von Strecken, Stationen und lokaler Infrastruktur, wie Haltestellen, sondern auch um die Erhaltung und Instandsetzung der gesamten Verkehrsinfrastruktur der Region, für die beträchtliche Mittel erforderlich sind. Die GVFG-Mittel sollen im Jahr 2019 auslaufen, eine Alternative dafür ist noch nicht in Sicht.

Die lokalen Aufgabenträger spüren dabei einen besonderen Druck: Als Gesellschafter im RMV sind die Landkreise zur Zahlung von Ausgleichleistungen für das regionale Leistungsangebot verpflichtet. Gleichzeitig müssen sie in ihren Städten und Gemeinden ein angemessenes Verkehrsangebot sichern. Verbund und Gesellschafter stehen hier im Dialog und arbeiten gemeinsam an der dauerhaften Sicherung der Finanzierung. ■

Was bringt die Zukunft?

Lokale Verantwortung im Nahverkehr sichern



Die Herausforderungen der kommenden Jahre bestehen insbesondere in der Umsetzung von Innovationen, die wesentlich geprägt sein werden durch den Nachhaltigkeitstrend und den demographischen Wandel in unserer Gesellschaft. Hinzu kommt die langfristige Sicherung der Finanzierung des ÖPNV durch die Aufgabenträger. ■



Neuerungen durch eTicketing und Einsatz von Mobilfunk

Das eTicket RheinMain wird im Jahr 2012 zuerst für die Jahreskarten-Inhaber eingeführt, sukzessive sollen dann alle Zeitkarten im RMV-Gebiet auf das eTicket (Chipkarte als Trägermedium) umgestellt werden. Ab Herbst 2013 wird auch die CleverCard als eTicket angeboten. Langfristig sollen alle Fahrgäste die Chipkarte statt des Papierfahrscheins für die Fahrt in Bussen und Bahnen nutzen.

Die MTV befördert sehr viele junge Fahrgäste, die Innovationen und neuer Technik aufgeschlossen begegnen. Es wird davon ausgegangen, dass sie die Älteren mitziehen und dafür sorgen werden, dass das eTicket im MTK vollständig akzeptiert wird.

In einer späteren Ausbaustufe soll das eTicketing den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern weitere Daten liefern, beispielweise zur Auslastung von Bussen zu Fahrgastströmen, für die best-price-Abrechnung oder zur Zahlungsbereitschaft der Fahrgäste. Die Informationen über das aktuelle Fahrtangebot für die Kunden werden stetig verbessert und mit neuer Technik wie dem Mobilfunk in die Fläche gebracht.

Datendrehscheibe und Echtzeitinformation sind hier die Stichworte. Die MTV ist mit Pilotprojekten im RMV und engagierten Verkehrsunternehmen dabei und unterstützt die Ausstattung von Haltestellen und Stationen mit neuester Technik. Somit können noch gezielter individualisierte Angebote geschaffen werden. ■

Steigende Bedeutung der Nachhaltigkeit

Die Öko-Bilanz des Nahverkehrs ist ein Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Die Bedeutung und die hohe Qualität von Bussen und Bahnen werden in den nächsten Jahren noch stärker in das Bewusstsein der Menschen treten. Saubere Luft, weniger Lärm, bequeme und vielleicht auch etwas entschleunigte Wege stehen für hohe Lebensqualität und attraktives Leben im MTK. Aufgrund der hohen Akzeptanz von Bussen und Bahnen bei Schülern hofft die MTV, mit ihnen eine neue Generation von multimobilen Fahrgästen begleiten zu können. Die Erwartung ist, dass sie den Nahverkehr ganz selbstverständlich in ihr Mobilitätsprofil aufnehmen und auch als Erwachsene dem ÖPNV treu bleiben werden. ■



Nahverkehr bleibt öffentliche Aufgabe

Mobilität ist eine grundgesetzlich verankerte Aufgabe der Daseinsvorsorge. Das Land Hessen bekennt sich dazu: Die Mittel des Bundes werden über den Verbund an die lokalen Organisationen weitergeleitet. Gleichzeitig hat das Land mit dem ÖPNV-Gesetz den Rahmen für Wettbewerb geschaffen, der die Qualität des Nahverkehrs erheblich vorangetrieben hat.

Demografischer Wandel

Das Stichwort „Demografischer Wandel“ steht für eine älter werdende Gesellschaft, aber auch für schrumpfende Regionen (Wirtschaft, Bevölkerung) in Deutschland.

Der Main-Taunus-Kreis ist Teil des dichten Ballungsraumes RheinMain und wird voraussichtlich bis 2025 keinen wesentlichen Rückgang der Bevölkerung oder der Schülerzahlen verzeichnen. ■



An der Finanzierung des Verkehrsangebots werden Fahrgäste und die öffentlichen Träger etwa je zu 50% beteiligt. Mit diesem relativ hohen Beitrag der Kunden ist Hessen führend, im MTK geht der Anteil sogar über 50% hinaus. Die Diskussion um die langfristige Finanzierung bewegt sich stets zwischen dem Machbaren aus Sicht der öffentlichen Haushalte und dem Möglichen aus Sicht des Fahrgasts.

Wegen der großen sozialen, gesellschaftlichen, ökonomischen und ökologischen Bedeutung des Nahverkehrs bleibt die Organisation des ÖPNV sinnvollerweise eine öffentliche Aufgabe. ■

Zahlenspiegel MTV 2012

Main-Taunus-Kreis, Strukturdaten

Städte und Gemeinden	12
Größe in QKM	220,4
Einwohner	228.994
PKW-Verfügbarkeit/1000 Einwohner (Vergleichswert Deutschland: 524,5)	74,3

Verkehre

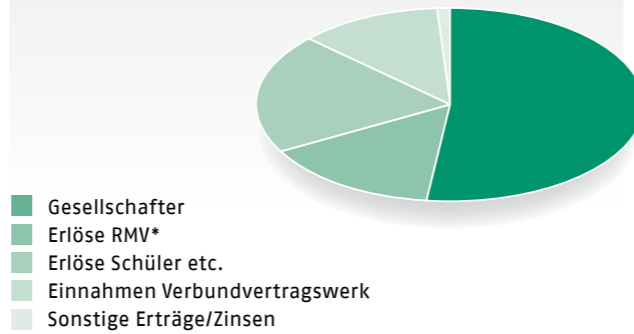
AST-Angebote (Anruf-AST)	9
AST-Angebote (Anschluss-AST)	3
MTV-Buslinien (lokal)	24
ESWE-, traffiQ-, Rüsselsheimer und Mainzer Linien	12
RMV-Buslinien (regional)	5
Nachtbuslinien	4
S-Bahn-Linien	4
Regionalbahn-Linien	3
Haltestellen Busverkehr im MTK	ca. 400
Stationen Schienenverkehr im MTK	22

Verkehrsleistung in NWkm

MTV-AST	184.000
MTV-Buslinien	2.680.000

Finanzierung des ÖPNV-Leistungsangebots

Einnahmen 2012:



* nach Abführung an RMV und HLB Hessenbus

Ausgaben 2012:



Impressum

Herausgeber

Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH
 Am Kreishaus 1-5
 65719 Hofheim am Taunus
 office@mtv-web.de

Verantwortlich

Roland Schmidt, Geschäftsführer

Redaktion

Rolf Nagel: Partner
 Frankfurt am Main

Grafische Konzeption und Gestaltung

Walter Grafik Design, Offenbach

Fotos und Illustration

Helmut Vogler, Frankfurt
 Stefan Musch, Kronberg
 Fotolia LLC, New York

Stand Oktober 2013