

Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft

Wir bringen Sie ans Ziel!



Liebe Leserin, lieber Leser,
auf den folgenden Seiten stellt sich Ihnen die
MTV Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH vor:
Wir laden Sie ein, uns beim Lesen dieser Broschüre
etwas näher kennenzulernen. Schauen Sie doch mal
rein; neben vielen interessanten Details entdecken
Sie bestimmt das eine oder andere Thema, in
dessen Inhalt man sich gerne mal vertieft.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß dabei!



Inhalt

Interview	4
Attraktive öffentliche Nahverkehrsverbindungen im Main-Taunus-Kreis	8
Dienstleister für Fahrgäste und Kommunen	12
Leistungsfähige Verbindungen	15
Als Partner im RMV: Die MTV begrüßt Neuerungen im ÖPNV als Chance	16
Meilensteine der MTV-Geschichte	20
Die Struktur unserer Verkehrsleistung – das Liniennetz der MTV	24
Unsere Busflotte	26
Der Main-Taunus-Kreis – dicht besiedelt und vielfältig	28
Bad Soden	30
Eppstein	32
Eschborn	34
Flörsheim	36
Hattersheim	38
Hochheim	40
Hofheim	42
Kelkheim	44
Kriftel	46
Liederbach	48
Schwalbach	50
Sulzbach	52
Zahlenspiegel 2020	54
Impressum	55



Roland Schmidt

Johannes Baron

Der ÖPNV hat viel Potential im MTK

Zur Weiterentwicklung tragen Digitalisierung, alternative Antriebsformen und große Infrastrukturprojekte bei.

Die Verantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Main-Taunus-Kreis (MTK) liegt zu einem guten Teil bei dem Verkehrsdezernent des Kreises, Herrn Johannes Baron, zugleich Aufsichtsratsvorsitzender der MTV Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (MTV), sowie bei Herrn Roland Schmidt, Geschäftsführer der MTV. Es ist sicher unstrittig, dass der ÖPNV einen wichtigen Beitrag zur Lebensqualität leistet, ein wichtiger Standortfaktor ist und zur Daseinsvorsorge für den Bürger gehört. Vor diesem Hintergrund geben Herr Baron und Herr Schmidt in unserem Interview einen Ausblick auf die Weiterentwicklung des ÖPNV.

Wie ist Ihre Einschätzung: Was sind aktuell die wichtigsten Problemstellungen? Wird die Bedeutung des ÖPNV noch zunehmen?

Johannes Baron: Gerade im Ballungsraum FrankfurtRheinMain gilt: Die Mobilität steigt immer weiter. Die Verkehrsströme müssen intelligent geführt werden, dazu braucht es Masterpläne. Und die Emissionen nehmen zu. Mehr Menschen für den ÖPNV zu gewinnen, das ist wichtig. Es ist ja nicht besonders nachhaltig, wenn jeder mit dem eigenen Auto unterwegs ist. Wir wollen für den Fahrgast eine nahtlose integrierte Mobilität vom Start zum Zielort, egal wie oft er für seine Reisekette das Fahrzeug oder den Anbieter wechselt. Der ÖPNV muss komfortabel und zeitsparend sein, nur dann ist er attraktiv. Das umfasst auch die Förderung und Integration von Radverkehren, das liegt uns im MTK ebenfalls am Herzen.

Welche Konzepte beschäftigen Sie denn aktuell am meisten? Wo setzt man den Hebel am besten an, um den ÖPNV für die tägliche Mobilität noch besser ins Spiel zu bringen.

Roland Schmidt: Viele Fahrgäste sind mit dem bisherigen Tarifsystem im RMV unzufrieden. Es beruht zwar auf einem in sich schlüssigen Konzept, aber es gibt schmerzhaft Preissprünge und das ist für den Kunden nicht nachvollziehbar. Die Berechnung anhand von starren Tarifgebieten ist zu unflexibel. Die Tendenz geht dahin, den Preis einer Fahrt genau nach der Länge der Fahrt, dem genutzten Fahrzeug, nach der Uhrzeit und der Häufigkeit der Fahrten zu berechnen. Herauskommen sollte ein individueller Tarif, der die alten Preisstufen ersetzt.

» Der ÖPNV muss komfortabel und zeitsparend sein, nur dann ist er attraktiv.

Johannes Baron

Roland Schmidt: Auch wir bei der MTV denken in diesem Sinne über integrierte Mobilität nach und über unseren Tellerrand hinaus. Als Partner des RMV beteiligen wir uns aktiv an der Erarbeitung strategischer Konzepte. Es gilt eine Lösung zu der Frage zu finden, wie man ein Gesamtsystem der Mobilität so integrieren und koordinieren kann, dass flexible und verkehrsträgerübergreifende Mobilität als ein ganz einfach zu nutzendes Angebot beim Fahrgast ankommt. Das geht nur mit einem komplexen System im Hintergrund, aber für den Fahrgast muss das Ganze intuitiv funktionieren und kinderleicht daherkommen, damit es möglichst wenig Hemmschwellen in der Nutzung gibt.

Johannes Baron: Voraussetzung ist auch hier, dass man die Vorgänge digitalisiert: Die Fahrten müssen gemessen werden, am besten durch automatische Erfassung, dann können die jeweiligen Preise berechnet werden. Und die elektronische Zahlung muss ebenfalls ohne großen Aufwand für den Fahrgast laufen. Für den Fahrgast muss das Angebot unkompliziert sein, er braucht eine ganz einfache Nutzeroberfläche. Als Mitglied des Aufsichtsrats des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) setze ich mich dafür ein, dass das Problemlösungspotential der Digitalisierung hierfür ausgeschöpft wird. »

Roland Schmidt: Und dabei geht es letztlich um ein gutes Datenmanagement. Das ist auch so bei der Fahrgastinformation. Wenn der Fahrgast seine Wege plant und auch wenn er unterwegs ist, braucht er eine zuverlässige Orientierung. Dazu müssen viele Datenströme intelligent aufbereitet werden, zum Beispiel die Fahrplandaten der Busse und Bahnen inklusive der Umläufe, die tatsächlichen aktuellen Abfahrtszeiten/Echtzeitdaten der einzelnen Fahrzeuge, Streckendaten bei

Roland Schmidt: Es gibt auch gravierende strukturelle Engpässe, die für die Störanfälligkeit der Schienenverkehre verantwortlich sind, zum Beispiel der S-Bahntunnel in Frankfurt: Kommt eine Bahn verspätet durch den Frankfurter City-Tunnel, hat das Auswirkungen auf zahlreiche Bahnen anderer Linien. Oder bestimmte Endhaltestellen: Kommt die Bahn verspätet dort an, fährt auch die Bahn in Gegenrichtung verspätet ab. Die Schienenwege müssen also dringend



Umleitungen, idealerweise noch Sitzplatzverfügbarkeit und so weiter. Bei der integrierten Mobilität umfasst das dann auch Daten zu Angeboten von anderen Anbietern. Und all das muss schnell und verständlich an den Fahrgast kommuniziert werden.

Welche Aufgaben sehen Sie hier bei der Politik? Der Gesetzgeber stellt ja auch Mittel bereit. Wo sind Regulierungen, wo sind Förderungen besonders wichtig?

Johannes Baron: Wir müssen immer wieder klarstellen, dass wir erst mehr Fahrgäste gewinnen, wenn wir in den Ausbau der Infrastruktur investieren. Wir haben knapp 67.125 Einpendler werktäglich in den MTK und über 62.765 Auspendler. Davon fährt nur ein Teil mit dem ÖPNV. Aber die Busse und Bahnen sind dort, wo die Verbindungen attraktiv sind, an den Kapazitätsgrenzen. Das merken die Fahrgäste jeden Tag, wenn sie auf dem Weg zur Arbeit stehen müssen.

ausgebaut werden, damit die Pünktlichkeit stimmt und Kapazitäten gesteigert werden können. Hier braucht es Investitionen und Mittel von Bund und Land.

Johannes Baron: Es tut sich auch etwas. Hervorzuheben sind zwei große Schieneninfrastrukturprojekte im MTK. Mit der geplanten Regionaltangente West (RTW) befasse ich mich als Mitglied des Aufsichtsrats der RTW Planungsgesellschaft eingehend. Sie führt von Bad Homburg bzw. dem Norden der Stadt Frankfurt und direkt oder indirekt mit den Kommunen im MTK vom Flughafen bis ins südliche Gebiet Frankfurts und verbindet dabei mehrere größere Arbeitsplatzgebiete: das Gewerbegebiet Eschborn-Süd, den Industriepark Höchst, den Frankfurter Flughafen. Von Eschborn Süd nach Höchst fährt man dann in 10 Minuten ohne Umsteigen. Und die Schienenverbindungen nach Frankfurt werden entlastet. Auch die Wallauer Spange als geplante Schienenverbindung von Wiesbaden zum Flughafen bringt eine Entlastung für die Straßen und Anwohner sowie schnellere Verbindungen. Geprüft wird dabei



» Im MTK werden wir über den Einstieg in die Elektromobilität auf Basis einer Machbarkeitsstudie entscheiden.

Roland Schmidt

auch der wirtschaftliche Nutzen einer Bahnstation auf dieser Spange. Für den MTK wäre eine Bahnstation auf Wallauer Gebiet sehr vorteilhaft.

Wo sehen Sie Möglichkeiten im MTK bzw. wo liegen die Schwerpunkte Ihres Engagements als Verantwortlicher vor Ort?

Roland Schmidt: Da ist zum Beispiel die Prüfung des Einsatzes alternativer Antriebe im Buslinienverkehr zu nennen. Langfristig soll der öffentliche Verkehr ja elektrifiziert werden. Und der Bund stellt Fördermittel bereit, um die Entwicklung der Marktreife voranzutreiben. Im MTK werden wir über den Einstieg in die Elektromobilität auf Basis einer Machbarkeitsstudie entscheiden. Je nachdem, auf welche Antriebe wir setzen, kann für die Umsetzung auch über nachbarschaftliche Kooperationen nachgedacht werden. Wir engagieren uns auch stark für die Barrierefreiheit im ÖPNV.

Eigentlich sind der Kreis und die Kommunen Bau- lastträger für die Bushaltestellen. Sie sind es, die durch das Personenbeförderungsgesetz verpflichtet sind, den Ausbau barrierefreier Bushaltestellen bis Anfang Januar 2022 umzusetzen. Aber dies ist ein enger Zeitrahmen. Und die Investitionen werden erst ab einer bestimmten Höhe öffentlich gefördert. Deshalb hat die MTV ein gemeinsames Vorgehen mit den Kommunen erwirkt und bringt sich hier seit Jahren stark ein. Unter unserer Federführung ist der Ausbau schon ein gutes Stück vorangekommen.

Johannes Baron: Ein wichtiges Anliegen ist mir noch die Steigerung des Radverkehrs im MTK. Hierzu wird ein kreisweites Radverkehrskonzept mit entsprechender Infrastruktur erstellt. Im MTK haben wir eine polyzentrale Struktur und kurze Distanzen. Dies sind gute Voraussetzungen für mehr nachhaltige, umweltfreundliche Mobilität. Hierfür betrachten wir alle Verkehrsträger und ihre Verknüpfung. «

Attraktive öffentliche Nahverkehrsverbindungen im MTK

Beauftragt durch die Städte und Gemeinden des MTK, ist die MTV verantwortlich dafür, dass der Landkreis zwischen Frankfurt, Wiesbaden, Mainz und dem Taunus mit gut funktionierenden, attraktiven öffentlichen Nahverkehrsverbindungen versorgt ist. Seit 1997 setzt die MTV dabei die Vorgaben der Politik um. Sie berät in ihren Gremien (Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat) die Vertreter der Politik zu allen erforderlichen Entscheidungen in Hinblick auf den öffentlichen Personennahverkehr.

Ein zentraler Themenbereich sind die Buslinien

Verschiedene Fahrgastgruppen nutzen den ÖPNV. Ihren unterschiedlichen Belangen entsprechend geht es im Bereich der Linienplanung u.a. um die Anbindung von Schulstandorten im Interesse der Schüler, um Taktfrequenzen, die Betriebsdauer in den Abendstunden, neue Linien für neue Standorte im Interesse von Unternehmen und Mitarbeitern, die geschickte Abstimmung zwischen Bus- und Schienenverkehren im Interesse der Pendler. Hier ist Verkehrsplanung mit Effizienz und Erfahrung gefragt.



Technische Neuerungen stehen immer wieder auf der Tagesordnung

Internet und Smartphone verändern den Vertrieb; Stichworte sind u.a. E-Ticketing und elektronisches Fahrgeldmanagement. Generell nimmt das Volumen der Datenströme zu und muss gemanagt werden. So hat der RMV den Ticketvertrieb größtenteils von Papier auf Chipkarten umgestellt und ein verbundweit laufendes Hintergrundsystem etabliert. Die MTV hat diese Entwicklung begleitet und ihre Vertriebs- und Abrechnungsprozesse darauf abgestimmt. Die MTV unterstützt damit die Innovationen im ÖPNV.



Gute Fahrgastinformation erfordert vielfältige Datenströme

Der Fahrgast nutzt die Fahrplanauskunft im Internet oder die der RMV-App, er schätzt und erwartet aber auch die Anzeige minutenaktueller Echtzeitdaten an den wichtigen Haltestellen. Auch hier gilt: Im Hintergrund sind die entsprechenden Komponenten vorzuhalten und aufeinander abzustimmen. Dies betrifft die Ausrüstung der Fahrzeuge und Stationen, aber auch die detaillierte Abbildung von Fahrplandaten samt Betriebsumläufen und Anschlussbeziehungen.

Prozesse führen bei Ausschreibung und Vergabe

Der sogenannte „hessische Weg des Wettbewerbs“ hat viele Vorteile. Er bringt aber auch wechselnde Verkehrsdienstleister mit sich. Trotz vorbereitender Maßnahmen und der Begleitung in der Anfangszeit der Betriebsaufnahme kommt es nicht selten zu schwierigen Übergangsprozessen. Gute Busfahrer sind gefragt: Die Ansprüche an den Busfahrer sind hoch, das Lohnniveau aber niedrig. Daraus resultiert eine hohe Fluktuation bei gleichzeitig leergefegtem Arbeitsmarkt – nicht nur im Ballungsraum FrankfurtRheinMain.

Mittlerweile greift ein runder Tisch unter Mitwirkung von Vertretern des Landes, der Busunternehmen, der Verkehrsverbünde und lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO) das Thema auf. Auch die MTV wirkt hier mit, um in direktem Austausch mit den Verkehrsunternehmen verlässliche Leistungen zu erzielen. »



» Gute Busfahrer sind gefragt

Verlässliche Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind ein Muss

Der ÖPNV ist ein wichtiger Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Er trägt zur Sicherung der gesellschaftlichen Teilhabe aller Bürger bei. Dabei hat eine Regiegesellschaft wie die MTV wichtige Funktionen: Sie bestellt die Verkehrsdienstleistung einerseits gemäß den gesetzlichen Standards und andererseits aufgrund planerischer und organisatorischer Vorgaben. Stichworte sind beispielsweise emissionsarme Motoren, barrierefreie Fahrzeuge, Lieferung von Echtzeitdaten, detaillierte Vorgaben für die Qualität der Dienstleistung, strukturierte Reports und Testate.

Auch die Finanzverantwortung liegt bei der MTV

Ohne einen stabilen und beträchtlichen Finanzierungsbeitrag der öffentlichen Hand ist ein zuverlässiger ÖPNV für alle Bürger nicht möglich. Die MTV setzt diesen Finanzierungsbeitrag vor dem Hintergrund der Fahrgastinteressen und der Haushaltslage der Städte und Kommunen mit hoher kaufmännischer Umsicht sowie großem Engagement für eine attraktive öffentliche Dienstleistung ein. Dabei ist sie als Partner im Verkehrsverbund gut eingebunden – nicht nur beim Tarif. «



3,1 Millionen Buskilometer fährt die MTV jährlich für Sie



Dafür könnte man 8x zum Mond fliegen

Genau genommen sind es 3.070.000 Kilometer. Hin und zurück würde man es dann 4-mal schaffen. Mit einem Passagierflugzeug wäre man 161 Tage unterwegs. Mit dem Bus würde man für die Strecke rund 2.150 Tage benötigen.

Dienstleister für Fahrgäste und Kommunen

Die Interessen der Fahrgäste und die Perspektiven der Kommunen stehen nicht immer im Einklang, sie haben jedoch eines gemeinsam: Beiden geht es um gute und bezahlbare öffentliche Nahverkehrsverbindungen. Dafür engagieren sich die Experten der MTV. Sie setzen sich für attraktive und funktionierende Verbindungen ein, damit die Fahrgäste komfortabel an ihr Ziel kommen. Die Maßgaben und strategischen Ziele der Politik werden dabei gleichzeitig im Blick behalten. Die MTV stellt sich in den Dienst einer effektiven und finanzierbaren Mobilität.

Schüler – eine der größten Fahrgastgruppen der MTV

Früher fuhren die Schüler morgens und mittags mit eigenen Schulbussen zur Schule und zurück. Solche Schulbusse gibt es heute kaum noch, denn der Schülerverkehr wurde in den öffentlichen Linienverkehr integriert. Fast jede Schule hat heute einen spezifischen Schwerpunkt bzw. ein eigenes Schulprofil. Viele Schüler nehmen daher oft längere Wege in Kauf, um zu der Schule mit dem für sie passenden Schulprofil zu kommen. Diese stabile Nachfrage der Schüler ist sehr wichtig für den ÖPNV und wird bisweilen sogar als das Rückgrat des ÖPNV im ländlichen Raum bezeichnet. Bei der Erstellung der Linienfahrpläne werden daher die Belange der Schüler besonders berücksichtigt. Die MTV stimmt die Verbindungen auf die Schulanfangs- und Schulendzeiten ab, was bei den vielfältigen Nachmittagsangeboten keine einfache Aufgabe ist. Schüler und Eltern wünschen sich eine passgenaue Anbindung der Schulen. Die MTV koordiniert die Interessen der Schüler mit den Belangen der anderen Fahrgastgruppen.

Die Vorteile für Pendler im MTK

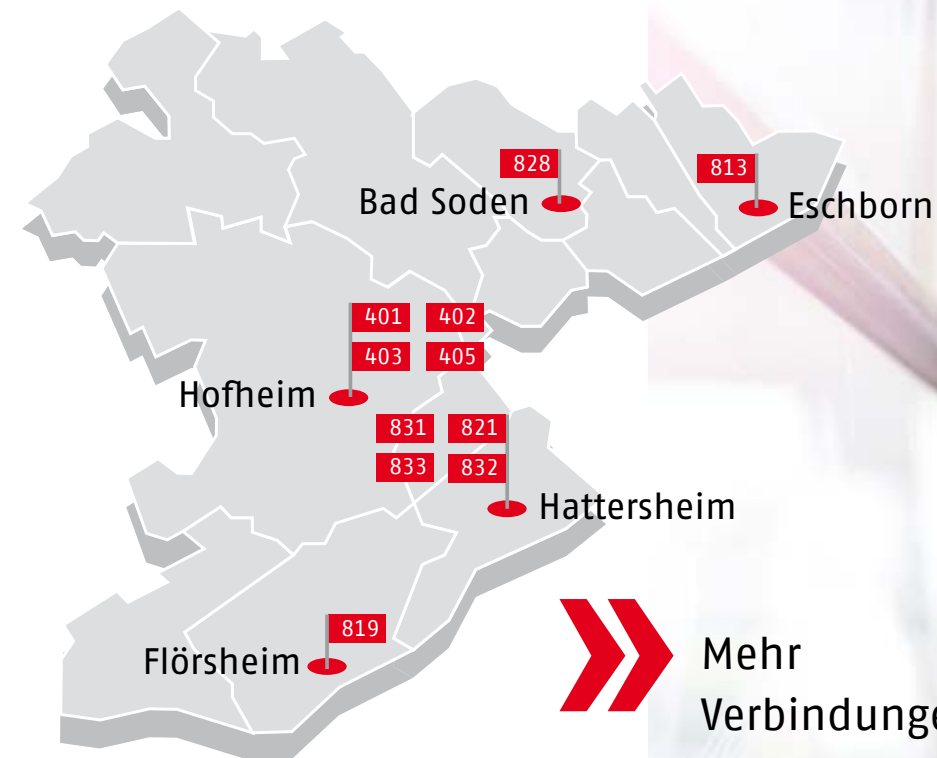
Nach Frankfurt, Wiesbaden, Mainz oder Königstein – auf vielen Strecken sind Pendler unterwegs.

Sie steigen an Bahnhöfen und S-Bahnstationen zwischen Bus- und Schienenverkehren um. Lange Wartezeiten auf den Anschluss sind lästig. Daher sind die Buslinien im MTK auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten von S- und Regionalbahnen abgestimmt. Zu Zeiten schwacher Nachfrage stehen in Flörsheim, Hattersheim und Hofheim auch am späten Abend noch einige Taxis in ihrer Funktion als Anschluss-Sammel-Taxi zur Weiterfahrt bereit. Diese Anschluss-Sammel-Taxis zählen wie die Anruf-Sammel-Taxis (AST) zu den öffentlichen Verkehren im Main-Taunus-Kreis. Es ist für viele noch ungewohnt, das AST spätestens 30 Minuten vor der gewünschten Abfahrt vorzubestellen, doch die Nutzerzahlen steigen. Und: Genau wie beim Linienbus ist der RMV-Tarif auch im AST gültig, ohne Zuschlag.

Der öffentliche Auftrag des ÖPNV umfasst auch die Nahversorgung

Nicht nur Schul- oder Arbeitswege sind zu gewährleisten, die Möglichkeit zur Nahversorgung soll auch gegeben sein. Meist geht es um kürzere Wege, die für den Einkauf oder für einen Arztbesuch erforderlich sind. Auch diese Wege sollen grundsätzlich mit dem ÖPNV möglich sein. Dabei denkt man zunächst an all diejenigen, die aus verschiedenen Gründen für diese Wege kein Auto

Stadtbus-Angebote im MTK



Mehr
Verbindungen
für mehr
Lebensqualität

nutzen können wie Schüler oder ältere Menschen. Es gibt jedoch viele starke Motive, die Unabhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr zu suchen und zu fördern.

Mehr intermodale Verkehrsverbindungen für mehr Lebensqualität

Der ÖPNV entlastet die Straßen und sorgt somit für eine bessere Lebensqualität in den Kommunen durch die Reduzierung der Luftverschmutzung, der Lärmbelastung sowie des Parkplatznotstands. Auch auf den Zufahrtsstraßen und in den Gewerbegebieten wird sichtbar, dass Alternativen zum motorisierten Individualverkehr gefördert werden müssen. Die Sicherung und Erhöhung der Lebensqualität im MTK ist ein lokales Anliegen, das gleichzeitig im Sinne des Klimaschutzes wirkt. »

Es bedarf Maßnahmen, um die Nachfrage zu entwickeln

Das Auto wird weiterhin ein wichtiges Verkehrsmittel bleiben. Viele Kommunen im MTK suchen derzeit nach Konzepten, um den Anteil nachhaltiger Verkehre am Modal Split zu erhöhen. Intermodalität ist hier ein spannendes Stichwort. Dahinter steckt die Idee, mehr Menschen dazu zu bewegen, für ihre Wege verschiedene, möglichst nachhaltige Verkehrsträger zu nutzen. Hierfür sind gut ausgebaute Fußwege, Fahrradwege, Bike&Ride- sowie Park&Ride-Plätze, aber auch die Vereinfachung des Fahrkartenkaufs erforderlich. Es geht um ein ganzes Paket verschiedener

Maßnahmen im Hinblick auf Marketing, Vertrieb und Infrastruktur. Erforderlich ist hier die effektive Zusammenarbeit vieler unterschiedlicher Partner aus verschiedenen Branchen und Bereichen.

Die MTV hat bereits vor einigen Jahren den Aufbau von Verleihstationen für Elektrofahräder angestoßen und über einige Jahre begleitet. Sie nimmt an Verkehrsaktionstagen in Kommunen teil und steht mit ihrem Knowhow und ihren Kontakten stets zur Verfügung. Die MTV versteht sich damit als Lokale Nahverkehrsorganisation sowie als Ansprechpartner und Mobilitätsdienstleister für sämtliche Mobilitätsthemen ihrer Gesellschafter (die Städte und Gemeinden im MTK). «



Leistungsfähige Verbindungen



Im MTK sorgen wir für die abgestimmte Verknüpfung von Verkehrslinien, um unsere Fahrgäste schnell und verlässlich ans Ziel zu bringen. Im Jahr 2020 bestellen wir Verkehre auf drei Verkehrslinienbündeln inklusive Anschluss- und Anruf-Sammel-Taxi(AST)-Verkehren. Drei Verkehrsunternehmen erbringen rund 3,1 Mio. Kilometer Busleistung in unserem Auftrag. 30 lokale Buslinien und ergänzende AST-Verkehre verbinden die

12 Städte und Gemeinden im MTK. An rund 640 Haltepunkten steigen Fahrgäste ein, aus und um. Hier verkehren 90 moderne Busfahrzeuge – vom Minibus bis zum Gelenkbus. Außerdem verkehren 7 Schienenverkehrslinien im Auftrag des Rhein-Main-Verkehrsverbundes. An 22 Bahnstationen im MTK können die Fahrgäste jährlich über 700.000 Abfahrten in Anspruch nehmen. «

Als Partner im RMV: Die MTV begrüßt Neuerungen im ÖPNV als Chance

Einige Aufgaben bei der Organisation des ÖPNV werden auf der Basis bewährter Prozesse durchgeführt. Andere Aufgabenbereiche sind deutlich stärker in Bewegung und erfordern die Einrichtung neuer Prozesse. Oft sind mehrere Partner beteiligt, oft geht es auch um Neuerungen, die durch technische Fortschritte im Bereich der Digitalisierung möglich werden. Die MTV begrüßt Neuerungen im ÖPNV als Chance. Innovative Pilotprojekte tragen zur Weiterentwicklung im ÖPNV bei – im Interesse der Fahrgäste wie auch im Sinne einer effizienten Organisation.

Barrierefreiheit: Absolutes Muss,
von dem alle Menschen profitieren

Das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) nimmt die Städte und Gemeinden in die Pflicht, als Baulastträger bis Anfang des Jahres 2022 für vollständig barrierefreie Haltestellen im ÖPNV zu sorgen. Die MTV hat den Ausbauprozess frühzeitig mit Workshops für die Kommunen angestoßen. Sie koordiniert aber auch die Abstimmung mit Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, so dass bereits jetzt ein guter Teil der Haltestellen ausgebaut ist oder entsprechende Maßnahmen bis 2020 angemeldet wurden. Im Rahmen eines umfangreichen Ausbauprogramms wurden Fördergelder von Bund und Land (Mittel gemäß dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Gesetz über den Finanzausgleich) zugesagt. Die MTV koordiniert den Ausbau im MTK und ist diesbezüglich u.a. auch für die Klärung planerischer sowie juristischer Grundsatzfragen zuständig.

Barrierefreie Gestaltung ist zudem gewinnbringend für alle Menschen: Mobilitätseinschränkungen erlebt schließlich auch jeder Fahrgast, der mit Koffer, Kinderwagen, Gehhilfen oder Krücken unterwegs ist.

Electronic Ticketing: Stetige
Feinarbeit für mehr Komfort

Einzelfahrscheine erhalten die Fahrgäste auf Papier, ausgedruckt am Automaten oder in den Bussen. Zeitfahrkarten werden jedoch mittlerweile fast ausschließlich als mehrfach beschreibbare Chipkarte ausgegeben. Die MTV treibt dies voran.

Perspektivisch erleichtert diese Systemintegration den LNOs die Arbeit. Das elektronische Fahrgeldmanagement bedeutet jedoch auch mehr Komfort für den Fahrgast. Er trägt in Zukunft ein Medium bei sich, dessen Daten bei Eintritt in ein Fahrzeug sowie beim Austritt berührungslos registriert werden. Nach dem Prinzip „Be-In/Be-Out“ werden die Fahrten einem Tarif zugeordnet und abgerechnet. Einsteigen und Losfahren – schnell und unkompliziert.



Echtzeitdaten zur
Fahrgastinformation

Pünktlichkeit ist für den Fahrgast von höchster Bedeutung. Besonders Fahrgäste, die umsteigen müssen, sind auf pünktliche Verbindungen angewiesen, um ihre Anschlüsse rechtzeitig zu erreichen. Für die Reiseplanung sind feste Fahrpläne (Soll-Daten) unerlässlich. Zum Reiseantritt und unterwegs sind jedoch Echtzeitdaten, also aktuelle Ankunfts- und Abfahrtszeiten von besonderem Interesse.

Bereits 1999 ließ die MTV, als Vorreiter im Verbundgebiet, an den Bahnhöfen in Hofheim und Bad Soden Anzeigetafeln mit Echtzeitdaten installieren (Anlass in Hofheim war die Renovierung des Bahnhofs sowie die Eröffnung der Mobilitätszentrale). Die Umsetzung war jedoch ungleich

schwieriger als heute. Damals funktionierte die Kooperation zwischen den verschiedenen Daten-systemen von Busunternehmen und Bahn nicht einwandfrei.

Die verlässliche Bereitstellung aktueller Verbindungsdaten auf Anzeigetafeln erfordert mehr als nur einen Stromanschluss an den Haltestellen. Im Hintergrund laufen auf einer Datendrehscheibe des RMV die Daten der Fahrzeuge der verschiedenen Verkehrsunternehmen zusammen. Hierzu sind die Fahrzeuge mit Bordrechnern und einem Mobilfunkanschluss ausgestattet. Die Daten zum aktuellen Standort werden übermittelt, aufbereitet und die echte Ankunftszeit angezeigt. Die MTV übernimmt hier die Koordination der Partner und sorgt für die Finanzierung – wenn möglich unter Einbeziehung von Fördermitteln. »

» Technische Neuerungen für den Kunden nutzbar machen – auch dafür bleibt die MTV am Ball

Optimaler Kundenservice – analog und digital

Anliegen kamen früher per Post, Telefon oder direkt an die Mobilitätszentrale beziehungsweise Geschäftsstelle der MTV. Die häufig erforderliche Rücksprache mit Verkehrsunternehmen, Nachbar-LNOs und dem RMV war zeitaufwändig und kompliziert. Heute verfügt das Anliegenmanagement über eine Online-, Kunden- und Service-Plattform. Hier können die Kunden ihre Anliegen direkt eingeben. Dieses System erleichtert die Abstimmung mit den Partnern und trifft auch bei den Fahrgästen auf gute Resonanz. Auf diese Weise erhält das Qualitätsmanagement stets wichtige Hinweise und die Mitarbeiter/-innen bei der MTV sorgen für ein modernes professionelles Beschwerdemanagement.

Die Interessen der Digital Natives im Blick

Als eine der ersten LNOs hatte die MTV für QR-Codes und NFC-Technik an Haltestellen gesorgt. Damit konnte man sich auf dem Mobiltelefon aktuelle Informationen anzeigen lassen oder an Ort und Stelle ein HandyTicket kaufen. Die QR-Codes werden weiterhin genutzt, statt NFC wird heute aber die RMV-App verwendet. Ein besonders attraktives Angebot macht die MTV den Fahrgästen im Rahmen eines neuen Pilotprojekts: Die Busse der MTV werden sukzessiv mit Free WiFi ausgestattet. Die resultierenden Erfahrungen mit Technik, Inanspruchnahme und Kosten entscheiden über den Ausbau bei weiteren Buslinien. «



636 Haltestellen

Davon sind bereits

320 barrierefrei

Diese Haltestellen sind so gestaltet, dass sie auch für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

30 Buslinien

betreibt die MTV im Main-Taunus-Kreis

Längste Linie

Linie 810
Länge: 27,62 km

Die Linie hat 38 Haltestellen.

Für die Strecke benötigt die Linie 59 Minuten.

Im Jahr kommt sie auf 362.000 km.

Kürzeste Linie

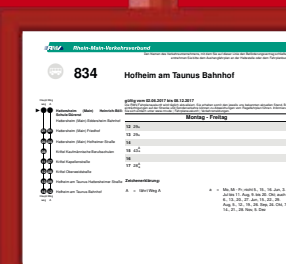
Linie 813
Länge: 2,18 km

Die Linie hat nur 3 Haltestellen.

Für die Strecke benötigt die Linie 6 Minuten.

Im Jahr fährt die Linie fast 10.700 km im Kreis.

Zu den 30 Buslinien addieren sich der Schienenpersonennahverkehr und der Regionalbusverkehr des RMV im MTK sowie der Betrieb des AST im MTK und die Buslinien der benachbarten lokalen Nahverkehrsorganisationen.



Meilensteine der MTV-Geschichte

1974
Gründung des Frankfurter Verkehrs- und Tarifverbunds (FVV: Verbund von Verkehrsunternehmen wie Post- und Bahnbus, Stadtverkehr Frankfurt und Deutsche Bundesbahn)

1987
MTV wird Gesellschafter der FKE, Integration der FKE in den FVV und damit Einflussnahme der MTV auf Tarife und Fahrpläne im Großraum Frankfurt; Ausgabe von Schülerabonnements

1989
Ausgabe eines ersten kreisweiten Fahrplanhefts

1995
Gründung des RMV: Verbund als Aufgabenträgerorganisation für den Regionalverkehr (insbesondere S-Bahnen), deutlich größeres Zuständigkeitsgebiet als der FVV; Einrichtung eines Service-Büros im Hofheimer Bahnhof für Info, Vertrieb, Abonnentenbetreuung

1986
Gründung MTV Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft: Erste LNO-Vorläufergesellschaft Hessens mit Ziel der Beteiligung am Verkehrsunternehmen Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn (FKE) zur Integration in den FVV; Aufbau eines eigenen Vertriebsnetzes: erste Vorverkaufsstelle der MTV im damaligen Umlandverband Frankfurt am Main; Integration des Schülerverkehrs in den ÖPNV

1988
MTV erhält im Zuge der Veranstaltung des Hessentags in Hofheim Konzessionen für Hofheimer Stadtbusverkehr: Beauftragung kleinerer Busunternehmen (Fa. Berger, Fa. Mester), Sonderverkehre für den Hessentag in Hofheim und integriertes Nahverkehrsangebot

1993
Erstes hessisches ÖPNV-Gesetz fordert Trennung Besteller/Ersteller und fordert zur Gründung von Aufgabenträgerorganisationen (lokale Nahverkehrsorganisationen, Verbünde) auf; Vermarktung des Stadtbusverkehrs „Hofemer“: Kommunikationsmaßnahmen, u.a. Flyer und Busbeklebung



2003
Umstrukturierung MTV zur Lokalen Nahverkehrsorganisation (Aufgabenträgerorganisation der Städte sowie der Kommune und des Kreises) für den lokalen Nahverkehr im MTK; erste RMV-Busschule im MTK für vierte Klassen; Einführung Schulzeitkarte (für den Schulweg); Aufbau Schüler-/Schuldatenbank zur passgenauen Bedienung mit Linienbussen

1999
DFI-Vorreiterprojekt: Dynamische Fahrgastinformation über Echtzeitdaten an Bahnstationen im MTK; Start des Projekts zur Sicherung der Umstiege Bahn zu Bus in Bad Soden und Hofheim in Kooperation mit RMV, MTV, DB und FKE; Eröffnung der RMV-Mobilitätszentrale im Zuge der Renovierung des Bahnhofs Hofheim

1998
Ergänzung des „Hofemer“ durch erstes AST-Angebot im MTK

1997
Einrichtung eines Webshops für Fahrkartenverkäufe: Vorreiter in Sachen Vertrieb im Netz

1996
Internetauftritt MTV: Vorreiter in Sachen Präsenz und Service im Netz; erster Card-O-Mat im MTK: bargeldloser Verkauf von RMV-Wochen- und Monatskarten sowie Wertmarken für Auszubildende an zentraler öffentlicher Stelle; Vertrieb eigener Schüler-Tarifangebote in Schulen

2004
Beauftragung durch den Kreis mit der Organisation der Schulwegkostenerstattung und Automatisierung der Bearbeitung durch eine Schnittstelle zur Abonnentenverwaltungssoftware; MTV-Studie zur Schulzeitstaffelung im Sinne einer ressourcenoptimierten Umlaufplanung; Einführung der Geldkartenfunktion in Bussen; Einführung des bargeldlosen Fahrkartenverkaufs; RMV-Pilotprojekt Schülerjahreskarte im MTK (Freigabe der Linien des Schulwegs für alle Tage eines Jahres)



2006 Ausschreibungen Buslinienbündel 40.1 (heute MTK-Ost) und 40.neu (heute MTK-West); Umsetzung der Umweltstandard-Norm Euro IV plus Partikelfilter bzw. Euro V plus Partikelfilter; Verlegung der AST-Disposition von HLB zu Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH (rms), Aufbau AST-Zentrale (Prozessautomatisierungen, bessere telef. Erreichbarkeit); Mitglied im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV (Ziel: Lobbying für den ÖPNV)

2005
Verkauf der FKE-Anteile an die Hessische Landesbahn GmbH (HLB) zur Umsetzung des gesetzlichen Gebotes der Trennung von Besteller und Ersteller; erster lokaler Nahverkehrsplan im MTK; Ausschreibung AST-Verkehre; der MTK wird Gesellschafter der neu gegründeten „Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH“ (IVM)

2007 Ausschreibung Buslinienbündel 40.2 (heute MTK-Süd); Einführung Umweltnorm EEV Enhanced Environmentally Friendly Vehicle; erste MTV-Schülerbroschüre erscheint; Busse mit Neigetechnik im Einsatz (erste Maßnahmen im Sinne der Barrierefreiheit)



2011 NFC- und Handyticket-Pilotprojekt mit RMV: Near Field Communication für Direktabruf von Online-Infos für internetfähige Mobiltelefone; Projektwoche für Schüler zu nachhaltiger Mobilität

2010 Zweite Ausschreibung AST-Verkehre; Umsetzung des RMV-Pilotprojekts für Echtzeitdaten an großen Haltestellen mit Umstieg Bahn auf Bus; QR-Code-Pilotprojekt an allen Haltestellen für Direktabruf von Online-Infos durch fotofähige Mobiltelefone

2009 Start Elektrofahrradverleih nach Bewerbung für Modellversuch; MTV setzt bei Vergabe der Beförderung von Schülern, die nicht in der Lage sind, den ÖPNV zu nutzen, eine Sicherheitszertifizierung der Dienstleister voraus

2008 Vergabe Mobilitätspreis MTV; Veranstaltung Polit-Talk am 1. Mai für nachhaltige Mobilität; Sponsoring einer Klimaschutzveranstaltung BUND für Schüler; Gründungsmitglied des Innovationsforums (Facharbeitskreis des RMV für Innovationen im ÖV); Seniorenprojekte im ÖPNV



2012 Zweiter lokaler Nahverkehrsplan für den MTK: Prüfung verschiedener Wirtschaftlichkeitsszenarien

2013 DFI-Pilotprojekt an großen Haltestellen mit Bus-zu-Bus-Umstiegen in Kooperation mit dem RMV, in Hofheim-Diedenberg zusätzlich akustische Ansagen auf Knopfdruck

2014 Zweite, gestaffelte Ausschreibung aller Linienbündel, fast ausschließlich Busse der Euro-Normen V und VI sowie EEV; MTV koordiniert barrierefreien Ausbau von Haltestellen im MTK u.a. mit Workshops zur Bündelung kommunaler Ausbauprojekte für die Förderung gem. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

2015 Ausweitung der AST-Verkehre

2016 Einführung CleverCard kreisweit im MTK (Netzkarte für alle Linien MTK); Übernahme ehemaliger Regionalbuslinien, Vorbereitung auf Betriebsstart der neuen Linienbündel mit den neuen Verkehrsunternehmen; Einführung digitales Beschwerdemanagement ELMA

2017 30 Jahre MTV; Einführung des Schülertickets Hessen

2019 Free WiFi-Projekt startet

2020 Vorbereitungen für On-Demand-Dienst in Hofheim; Vorbereitungen für den Einsatz von Elektrobusen

Die Struktur unserer Verkehrsleistung – das Liniennetz der MTV

Linienbündel	Buslinien	Verlauf/Relation	Nkm* 2019
MTK-Ost	252	Oberursel > Weißkirchen > Steinbach > Niederhöchstadt > Eschborn	842.700
	810	Hofheim > Kriftel > Sulzbach > Eschborn > Schwalbach	
	810A	Bad Soden > Eschborn	
	812	Hofheim > Liederbach > Bad Soden > Schwalbach	
	813	Eschborn Südbahnhof > Eschborn Gewerbegebiet Süd	
MTK-West	263	Hofheim > Kelkheim > Königstein > Eppstein	1.134.800
	803	Königstein > Bad Soden > Sulzbach	
	804	Eppenhain > Fischbach > Kelkheim > Niederhofheim > Sulzbach > Industriepark Höchst	
	805	Königstein > Schloßborn > Eppstein	
	806	Bad Soden > Kelkheim > Münster	
	811	Königstein > Bad Soden > Sulzbach > Schwalbach	
	814	Niederhofheim > Sulzbach	
	815	Vockenhausen > Eppstein > Fischbach > Ruppertshain > Eppenhain > Königstein	
	816	Langenhain > Wildsachsen > Bremthal > Niederjosbach > Ehlhalten > Vockenhausen	
	828	Bad Soden Bahnhof > Bad Soden Musikerviertel > Bad Soden Bahnhof	
MTK-Süd	401	Hofheim Bahnhof > Finanzamt > Krankenhaus > Hofheim Bahnhof	1.092.900
	402	Hofheim Bahnhof > Bürgerhaus > Hofheim Bahnhof	
	403	Hofheim Bahnhof > Langenhain > Wildsachsen	
	405	Hofheim Bahnhof > Kreishaus > Hofheim Bahnhof	
	406	Wildsachsen > Wallau > Hofheim Bahnhof > Kriftel	
	807	Hochheim > Wicker	
	809	Hochheim Bahnhof > Flörsheim > Hofheim Bahnhof	
	817	Diedenberg > Wallau > Massenheim > Wicker > Flörsheim	
	819	Flörsheim Bahnhof > Wicker > Weilbach und zurück	
	820	Eddersheim > Weilbach > Wicker > Flörsheim	
	821	Hattersheim Bahnhof Süd > Hattersheim Kastengrund	
	831	Hattersheim Bahnhof Nord > Hattersheim Heinrich-Böll-Schule	
	832	Hattersheim Bahnhof Nord > Hattersheim Goethestraße > Hattersheim Frankfurter Straße	
	833	Okriftel > Hattersheim	
	834	Eddersheim > Okriftel > Hattersheim > Hofheim	
			3.070.400

Linienbündel	Betreiber	Vertragslaufzeit	Linien	Fahrzeuge
MTK-Ost	DB Regio Bus Mitte	Fahrplanjahre 2017-2024	5	22
MTK-West	Transdev Taunus	Fahrplanjahre 2017-2024	10	35
MTK-Süd	HLB Hessenbus	Fahrplanjahre 2017-2024	15	33
Regie/Leitstelle	HLB Basis	Fahrplanjahre 2017-2022		

* Nutzkilometer

Stand 2020

Lokalverkehr im MTK

- 30 lokale Buslinien mit knapp 100 Fahrzeugen
- für 12 Städte und Gemeinden
- rund 650 Haltepunkte
- 3,1 Mio. Nutzwagenkilometer Leistung
- 19 AST-Angebote mit über 60.000 Fahrten
- in Verantwortung der MTV

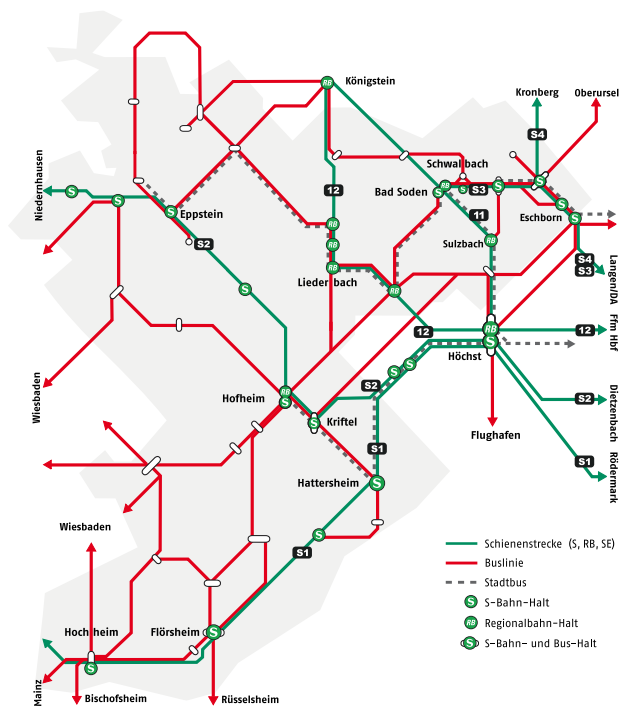
Regionalverkehr im MTK

- 7 regionale Schienenverkehrslinien
- 22 Bahnstationen
- über 700.000 Abfahrten
- etwa 2,2 Mio. Zugkilometer
- Regionalbusverkehr u.a. als Schnellbuslinien
- in Verantwortung des RMV

Bahnlinien	Verlauf/Relation
S1	Wiesbaden > Mainz-Kastel > Hochheim > Flörsheim > Hattersheim > Frankfurt Hbf. >>> Rödermark
S2	Niedernhausen > Eppstein > Hofheim > Kriftel > Frankfurt Hbf. >>> Dietzenbach
S3	Bad Soden > Sulzbach > Schwalbach > Eschborn > Frankfurt Hbf. >>> Darmstadt
S4	Kronberg > Eschborn > Frankfurt Hbf. >>> Langen
RB 11 (ex13)	Bad Soden > Sulzbach > Frankfurt-Höchst
RB 12	Königstein > Hornau > Kelkheim > Münster > Liederbach > Frankfurt-Höchst
RE 20 / RB 22	Limburg > Niedernhausen > Eppstein > Hofheim-Lorsbach > Hofheim > Kriftel > Frankfurt Hbf.

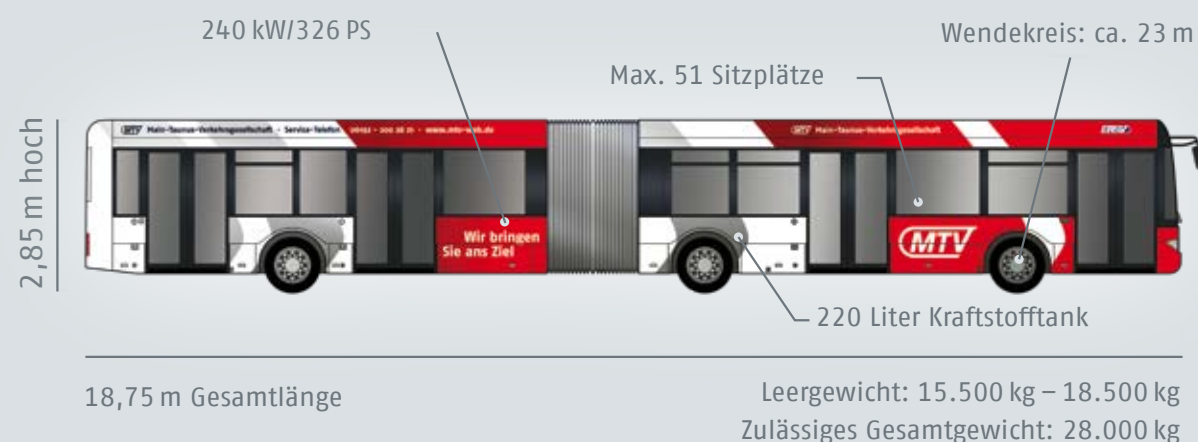
Buslinien	Verlauf/Relation
Bus 253	Königstein > Bad Soden > Sulzbach > Frankfurt-Höchst
Bus 262	Wiesbaden > Hofheim-Marxheim > Hofheim
Bus X26	Bad Homburg > Königstein > Hofheim > Wiesbaden
Bus X17	Hofheim > Hattersheim > Flughafen > Neu-Isenburg
Bus E12	Kelkheim > Frankfurt Höchst

Stand 2020

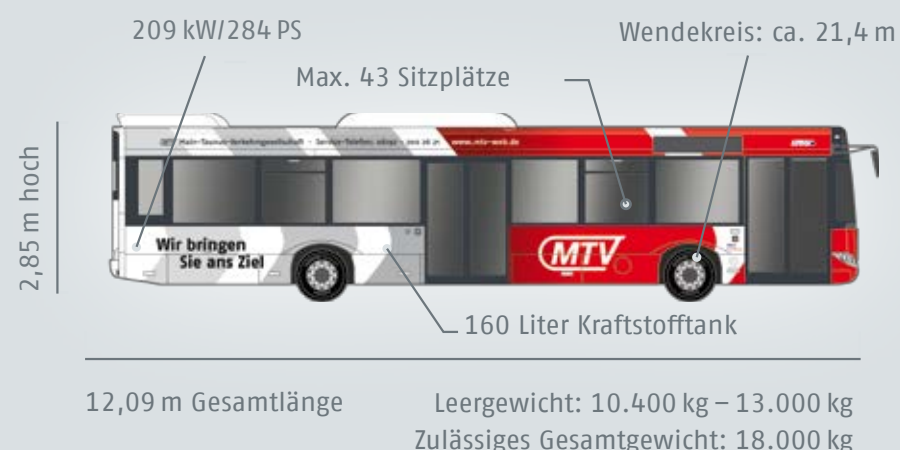


Unsere Busflotte

Standard-Gelenkbus



Standard-Solobus



Standard-Midibus



Sprinter City



90 Fahrzeuge

sind im Linieneinsatz



Durchschnittlicher Verbrauch je 100 Kilometer*:

- Midibus 23,16 Liter
- Standard-Solobus 34,02 Liter
- Standard-Gelenkbus 62,80 Liter

Die 90 Fahrzeuge benötigen ca. 24.000 Liter Scheiben-Wischwasser pro Jahr. Das entspricht der üblichen Füllung von 160 Badewannen.

Die Innenscheiben werden jede Woche geputzt. Die verbrauchte Jahresmenge an Reiniger für alle Fahrzeuge entspricht mit ca. 2.880 Litern dem Inhalt von 240 Getränkeboxen oder fast 100 Bierfässern.

* Für die Monate März bis November. In den kalten Monaten Dezember, Januar und Februar ist der Verbrauch je nach Fahrzeuggröße um ca. 5-10 % höher.

Der Main-Taunus-Kreis – dicht besiedelt und vielfältig

Der Main-Taunus-Kreis ist mit 222 km² flächenmäßig der kleinste Landkreis Deutschlands. Zugleich leben hier mit 1.069 Einwohnern pro Quadratkilometer sehr viele Menschen. Im Hinblick auf seine Bevölkerungsdichte steht der MTK damit sogar auf Platz 2 der Landkreise in Deutschland. Der Main-Taunus-Kreis mit seinen 12 Städten und Gemeinden liegt westlich der Großstadt Frankfurt am Main, östlich der hessischen Landeshauptstadt Wiesbaden und nordöstlich der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt Mainz und nicht zu vergessen: in unmittelbarer Nähe zum Frankfurter Flughafen. Damit befindet sich der MTK mitten im Ballungsraum FrankfurtRheinMain und ist von zahlreichen Verkehrswegen mit teilweise internationaler Bedeutung durchzogen. Zudem besitzt der Landkreis eine große topografische Vielfalt: Es gibt städtische und ländlich geprägte Gebiete und der Taunus als Mittelgebirge prägt mit Wald und Wiesen weite Landstriche.

Hohe Dynamik und schnelle Verkehrsverbindungen

Hier im Herzen der dynamischen Region FrankfurtRheinMain sind viele Anwohner und zahlreiche Pendler unterwegs. Schnelle Verkehrsverbindungen und eine funktionierende Infrastruktur sind essentiell, um im MTK komfortabel zu leben und zu arbeiten. Effektive Verkehrsverbindungen sind selbstverständlich auch ein wichtiger Standortfaktor für die vielen ansässigen Unternehmen.

Unabhängig davon, welches Verkehrsmittel gewählt wird – ob mit dem Flugzeug, mit Bus und Bahn, mit dem Auto oder ganz sportlich im Fahrradsattel: Wer hier lebt, kommt schnell herum. So steht zum Beispiel ein dichtes Angebot an Bahnen und Bussen zur Verfügung. Alleine sechs Eisenbahnstrecken führen durch den MTK. Verschiedene S-Bahnlinien verbinden die zwölf Städte und Gemeinden mit Deutschlands

wichtigster Drehscheibe des Schienenverkehrs, dem Frankfurter Hauptbahnhof. Abgestimmt auf die Züge verkehren 42 lokale, städtische und regionale Buslinien, darunter auch Schnellbuslinien; ergänzend angeboten werden außerdem Anruf- und Anschluss-Sammel-Taxis.

Ambitionierte Zukunftsagenda

Der MTK versteht sich als zukunftsorientierter Kreis. Beispielhaft dafür ist das „Kreisentwicklungskonzept MTK Zwanzig30“. Es wurde gemeinsam mit interessierten Bürgern, Experten aus der Kreisverwaltung und verschiedenen Institutionen erarbeitet und dient dem Ziel, den MTK als Wohn- und Wirtschaftsstandort attraktiv zu halten und weiterzuentwickeln. Der Landkreis stellt sich damit der Erwartung, auch konzeptionell und vernetzend tätig zu sein. Das betrifft ganz unterschiedliche Bereiche wie den öffentlichen Nahverkehr, das Radwegenetz, den Wohnungsbau,

das Thema Integration oder auch die Förderung ehrenamtlichen Engagements. Nicht zuletzt meldet auch die Wirtschaft Ansprüche an. Die fast 100.000 Arbeitsplätze im MTK sind zu einem guten Teil hoch qualifiziert, Tendenz zunehmend. Daher zählt auch die Gewinnung von Fachkräften zu den Themen, für die sich der Kreis starkmacht. Aus diesem Grund wurden ganz konkrete

Maßnahmen auf die Agenda gesetzt, beispielsweise der Bau von Fahrradschnellwegen, die Pflege des Regionalparkgebiets, die internationale Ausrichtung des Schulwesens, die Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements. Auch die über 1.000 Vereine, Kunst und Kultur sowie ein jährliches Kulturevent sollen gefördert werden.



Kaisertempel, Eppstein



Wasserturm, Bad Soden a. Ts.



Bahai-Tempel, Langenhain

Große Vielfalt, hohe Lebensqualität und viel Engagement – das zeichnet den Main-Taunus-Kreis aus



Flörshermer Warte, Wicker



Regionalpark Portal, Weilbach



Meisterturm, Hofheim a. Ts.

Bad Soden am Taunus



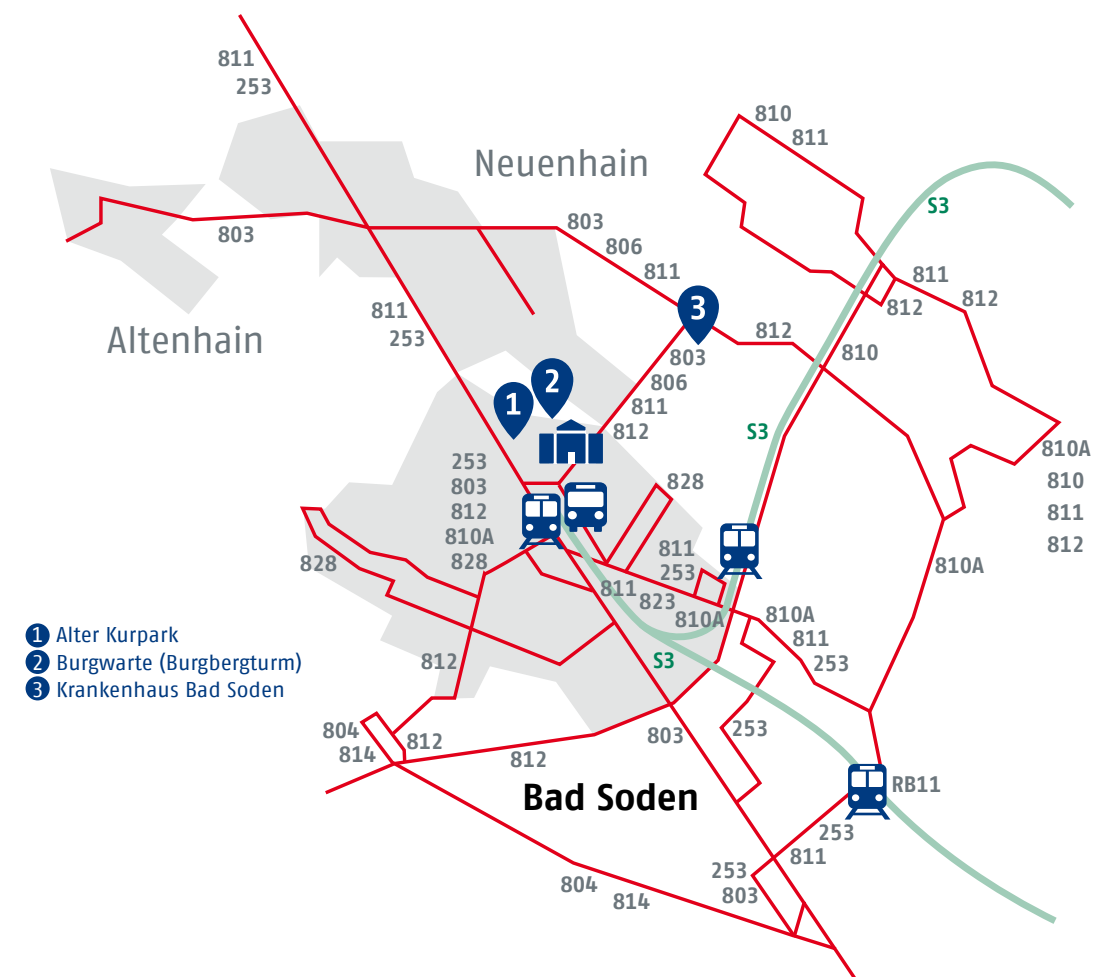
Die Stadt Bad Soden am Taunus liegt in der vielseitigen Region Rhein-Main am Südhang des Taunus, 15 km nordwestlich von Frankfurt am Main und 20 km nordöstlich von Wiesbaden.

Zusammen mit den beiden Stadtteilen Neuenhain und Altenhain hat die Stadt 22.645 Einwohner. Hier finden sich herrliche Parkanlagen, die berühmten Heilquellen und eine reizvolle Altstadt, die gemeinsam mit der günstigen Verkehrsanbindung eine attraktive Kombination zum Leben und Arbeiten bietet.



Nahverkehr

In regelmäßigen Abständen verkehren die S-Bahnlinie S3 zwischen Bad Soden am Taunus und Frankfurt am Main und die RB11 zwischen Bad Soden am Taunus und Frankfurt-Höchst. Die Buslinien 253, 803, 806, 810A, 811, 812 und 828 verbinden im Taktverkehr die drei Stadtteile Bad Sodens an insgesamt 40 Haltestellen mit den umliegenden Städten und Gemeinden.



Eppstein

Die Stadt Eppstein liegt im Vordertaunus, westlich von Frankfurt am Main und etwa 15 km nordöstlich der Landeshauptstadt Wiesbaden. Eppstein hat 13.655 Einwohner, aufgeteilt in die fünf Stadtteile Alt-Eppstein, Bremthal, Ehlhalten, Niederjosbach sowie Vockenhausen.

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



Nahverkehr

Mit der Linie S2 hat Eppstein von drei Schienenstationen aus eine direkte S-Bahn-Anbindung nach Frankfurt. Der Flughafen Frankfurt am Main liegt etwa 20 km vom Stadtzentrum Eppsteins entfernt. Insgesamt befinden sich in Eppstein 15 Bushaltestellen, die von den lokalen Buslinien 263, 805, 815 und 816 angefahren werden. Ergänzt wird das Angebot durch das AST 26 von und in Richtung Hofheim-Wildsachsen.





Nahverkehr

Die S-Bahnlinien 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-Bahnverkehrs nach Frankfurt und Umgebung. Die Buslinien 252, 810, 810A und 813 verbinden die Eschborner Stadtteile und das Umland.

Von und in Richtung Frankfurt verkehren außerdem regelmäßig die Linien 56 und 58. Insgesamt befinden sich 29 Haltestellen in Eschborn, darunter die drei S-Bahnhaltestellen Eschborn Süd, Eschborn und Niederhöhnstadt. In Eschborn verkehrt die AST-Linie 825.

Stadt Eschborn Eschborn

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 Niederhöhnstadt.

Die Stadt hat 21.488 Einwohner. Aufgrund der Nähe zu Frankfurt am Main und der guten Erreichbarkeit ist Eschborn ein beliebter Standort für Unternehmen und bietet mehr als 30.000 Arbeitsplätze. Die Frankfurter Innenstadt ist 7 km und der internationale Flughafen Frankfurt am Main 15 km entfernt.





Flörsheim am Main

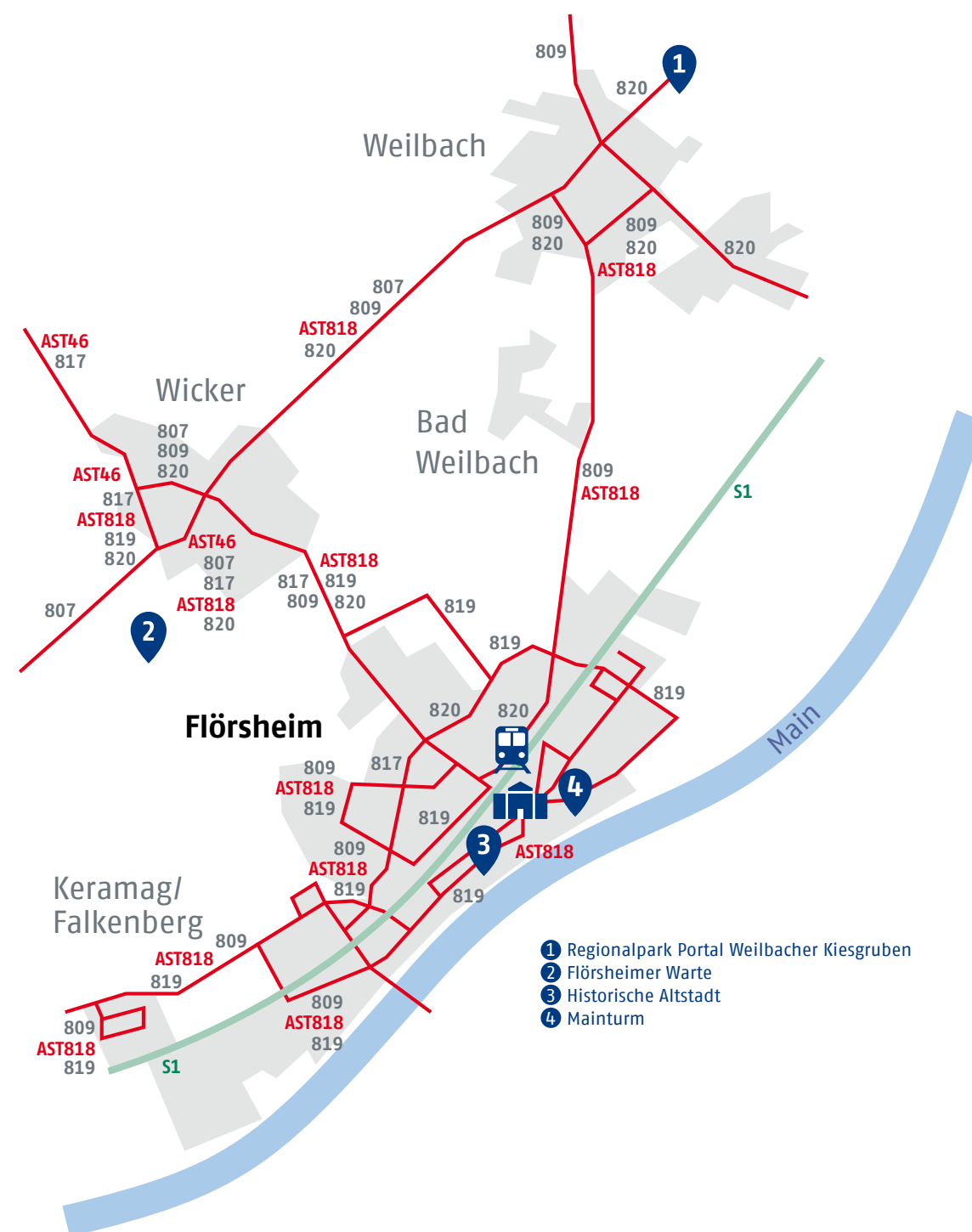


Mitten in der Rhein-Main-Region gelegen zeigt sich die Stadt Flörsheim am Main als lebendige und familienfreundliche Stadt. Sie grenzt im Norden an die Stadt Hofheim am Taunus, im Osten an die Stadt Hattersheim am Main, im Süden an die Städte Raunheim und Rüsselsheim sowie im Westen an die Stadt Hochheim am Main. Zu Flörsheim gehören die Stadtteile Weilbach, Wicker und Keramag/Falkenberg. Die Stadt zählt 21.572 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 den sechs Buslinien 807, 809, 817, 818, 819 und 820 bedient. Dazu kommen die Anruf- und Anschluss-Sammel-Taxis AST 46 und AST 818. Insgesamt werden 39 Haltestellen angefahren, darunter eine S-Bahnstation.



Hattersheim am Main



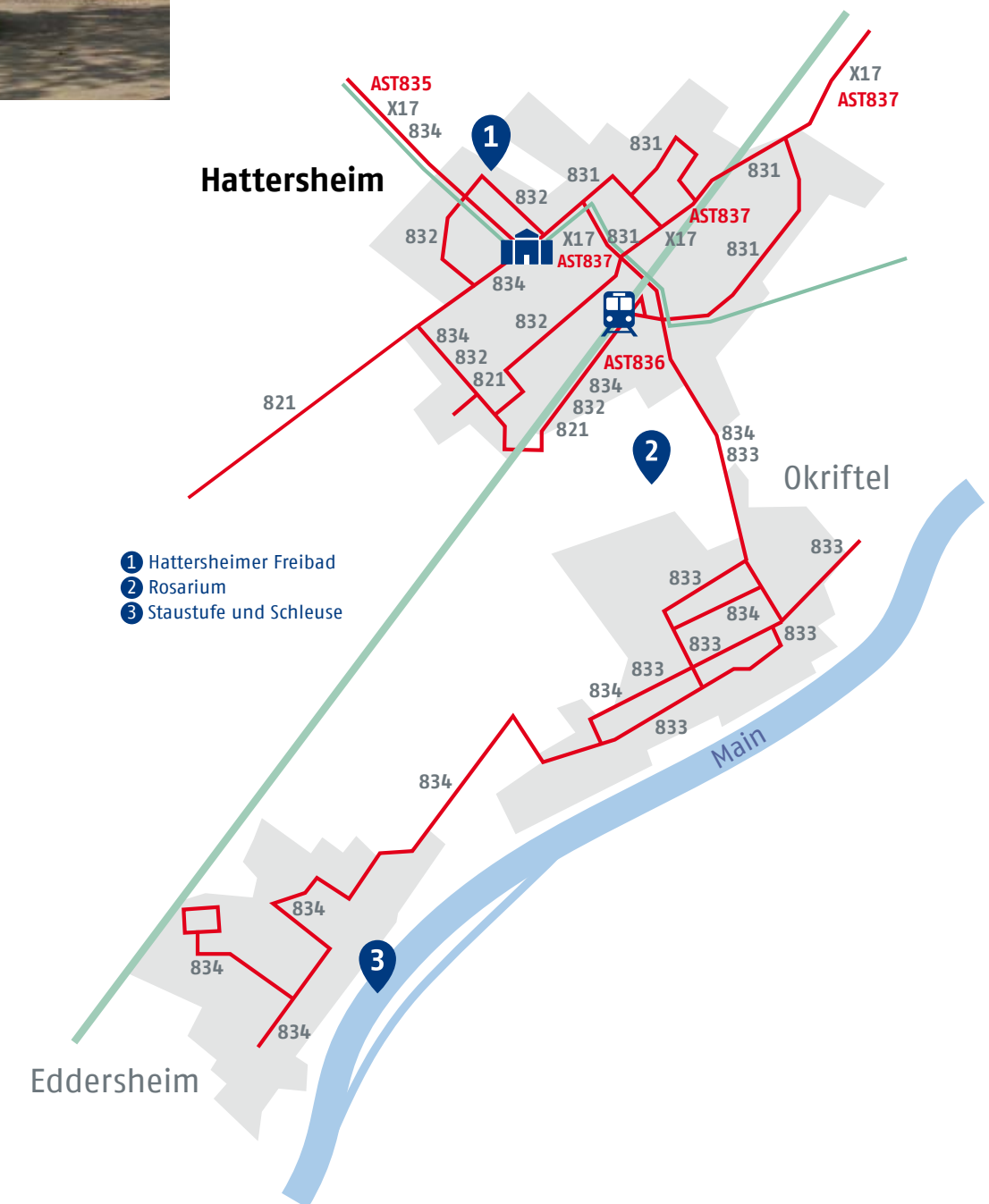
Die Stadt Hattersheim am Main liegt zentral zwischen Frankfurt am Main, Wiesbaden und Mainz. Mit den Stadtteilen Eddersheim und Okriftel zählt Hattersheim rund 27.590 Einwohner. Die unmittelbare Nähe zum Regionalpark Rhein-Main, der reizvolle Stadtkern mit historischen Gebäuden und idyllischen Uferlandschaften am Main machen die Stadt zu einem attraktiven Wohnort. Das abwechslungsreiche Kulturangebot, zahlreiche Sport- und Freizeitanlagen sowie eine vielfältige Gastronomie sorgen für eine 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. Die regionale Schnellbuslinie X17 fährt von Hattersheim in 20 Minuten zum Frankfurter Flughafen. Ein attraktives innerstädtisches

Bus-System mit den Linien 820, 821, 831, 832, 833 und 834 ergänzt das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs. Insgesamt finden sich 46 Bushaltestellen im Stadtgebiet, die auch größtenteils von der Anschluss-Sammeltaxi-Linie 836 und dem AST 837 bedient werden.





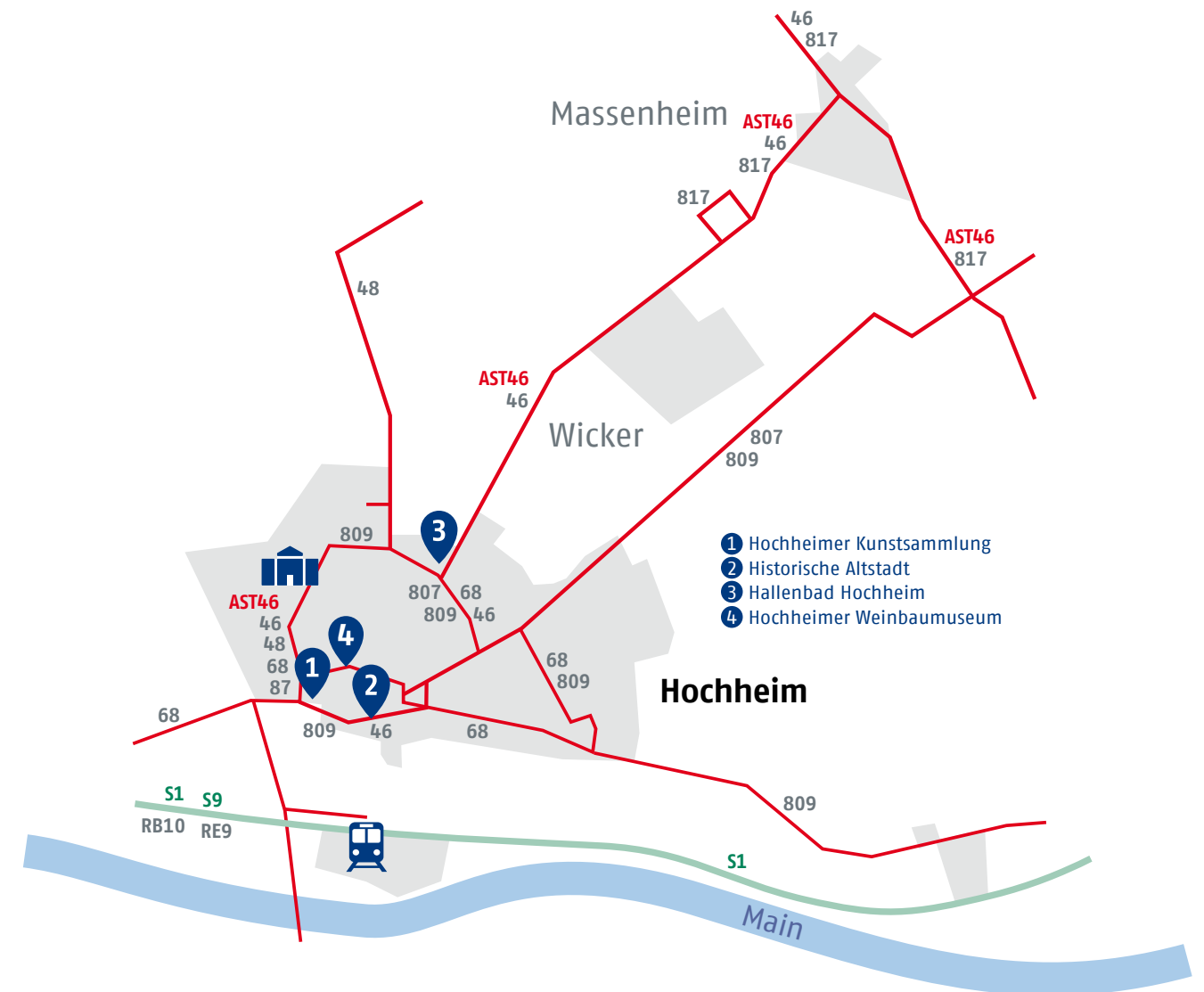
Hochheim am Main

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, obwohl es geographisch dem MTK zugeordnet ist. Hochheim hat zusammen mit dem Stadtteil Massenheim 117.743 Einwohner. In unmittelbarer Nachbarschaft des Städtedreiecks Mainz, Wiesbaden und Frankfurt gelegen, ist Hochheim gut an das Rhein-Main-Verkehrsnetz angebunden. Der Flughafen Frankfurt am Main ist in 20 Minuten zu erreichen.



Nahverkehr

Die S-Bahnlinie S1 verkehrt in regelmäßigen Abständen und ermöglicht die direkte Verbindung nach Frankfurt am Main. Hochheim besitzt 25 Bushaltestellen und eine S-Bahnhaltestelle. Verschiedene Buslinien verbinden Hochheim mit seinen unmittelbaren Nachbarstädten. Die Linie 68 verbindet Hochheim mit der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt Mainz, die Linien 807, 809 und 817 mit der Nachbarstadt Flörsheim und der Kreisstadt Hofheim. Die Linien 46 und 48 verkehren zwischen Hochheim und der hessischen Landeshauptstadt Wiesbaden.





- 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 halten auch die Regionalbahnen RE20 und RB22, die zwischen Limburg an der Lahn und Frankfurt am Main verkehren sowie die RB21, die zwischen Limburg an der Lahn und Wiesbaden 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 82 Haltestellen. Innerstädtisch verkehren die Stadtbuslinien 401, 402, 403,

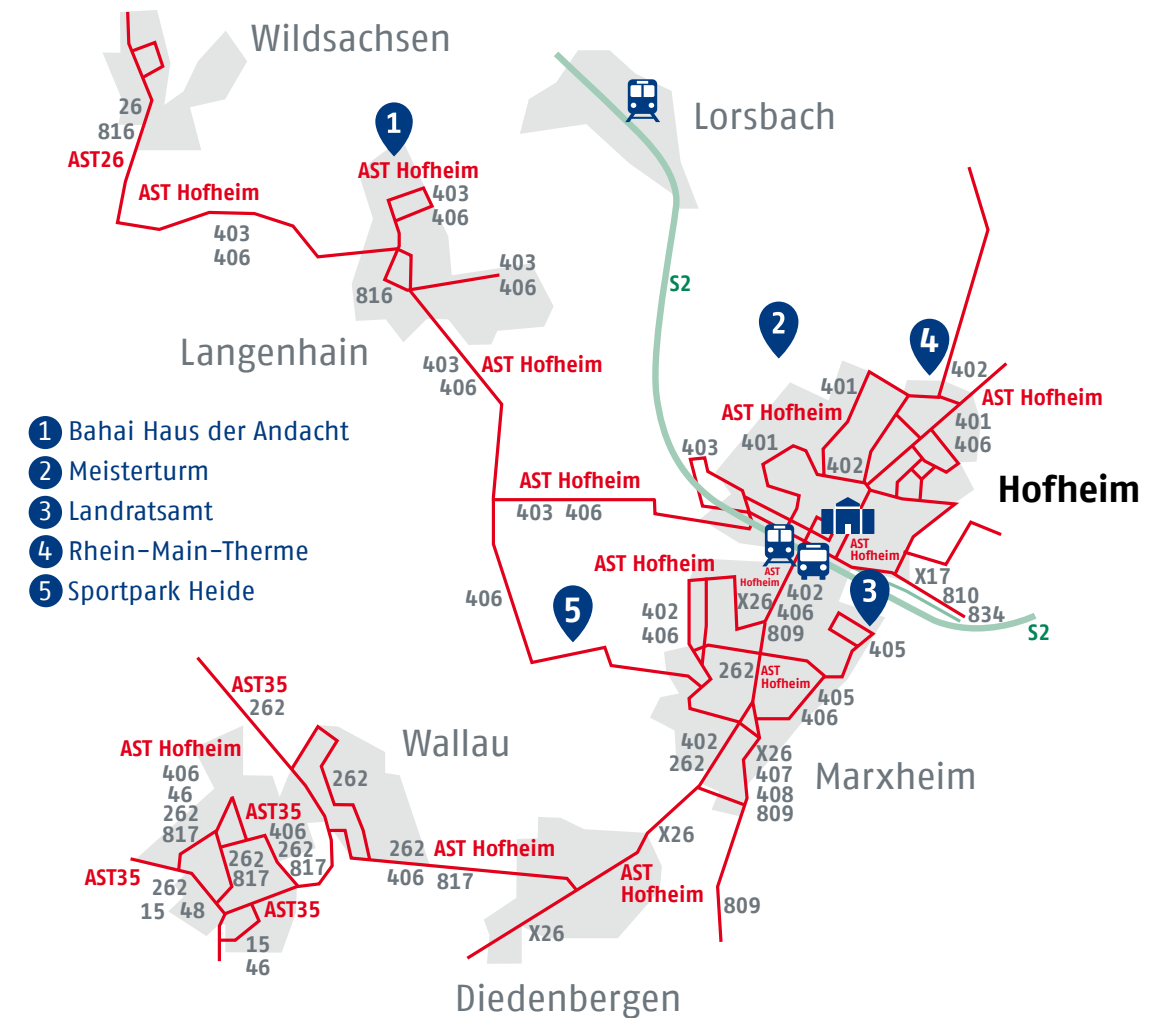
405, 406 sowie das Anschluss- und Anruf-Sammel-Taxi Hofheim. Richtung Flörsheim, Hochheim und Wiesbaden ist die Kreisstadt über die Linien 809 und 817 angebunden. Die Stadtteile sowie die umliegenden Städte im Nordwesten können mit den Linien 15, 26, 46, 48, 262, 263, 816, AST26 und AST46 erreicht werden. Schwalbach und Eschborn im Nordosten sind über die Linien 810 und 812 angebunden. Richtung Hattersheim fährt die Buslinie 834 und das AST 835.

In einer knappen halben Stunde kommt man mit dem Schnellbus X17 über Hattersheim zum Frankfurter Flughafen; die Landeshauptstadt Wiesbaden sowie Königstein erreicht man mit der Schnellbusverbindung X26.



Hofheim am Taunus

Die Stadt Hofheim am Taunus liegt am Südrand des Taunus zwischen Wiesbaden und Frankfurt am Main. Hofheim hat insgesamt 39.766 Einwohner, die in der Kernstadt und den sechs Stadtteilen Drieden, Driedenberg, Langenhain, Lorsbach, Marxheim, Wallau und Wildsachsen zuhause sind. 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 Gäste.





Kelkheim (Taunus)



Die Stadt Kelkheim liegt 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. In der Stadt, die weit über die Grenzen Hessens hinaus als die „Stadt der Möbel“ bekannt ist, leben zur Zeit 29.055 Einwohner. Zu Kelkheim zählen die Stadtteile Eppenhain, Fischbach, Hornau, Münster und Ruppertshain.



Nahverkehr

Kelkheim besitzt drei Haltepunkte an der Strecke der ehemaligen Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn (FKE), die als Regionalbahnlinie RB12 verkehrt und im 30-Minuten-Takt von Königstein über Kelkheim und Höchst zum Frankfurter Hauptbahnhof fährt. Zudem finden sich 34 Bushaltestellen in der Stadt, die von mehreren Buslinien angefahren werden. Die Linie 804 bedient alle sechs Stadtteile. Außerdem fahren die Linien 263, 805, 806 und 815 durch die Kelkheimer Stadtteile, die Linie 83 bindet zusätzlich Ruppertshain an. Um den Regionalverkehr der Linie RB12 zu entlasten, fahren auf der Linie E12 zwischen Kelkheim, Liederbach und Höchst ergänzende Busverkehre.





Nahverkehr

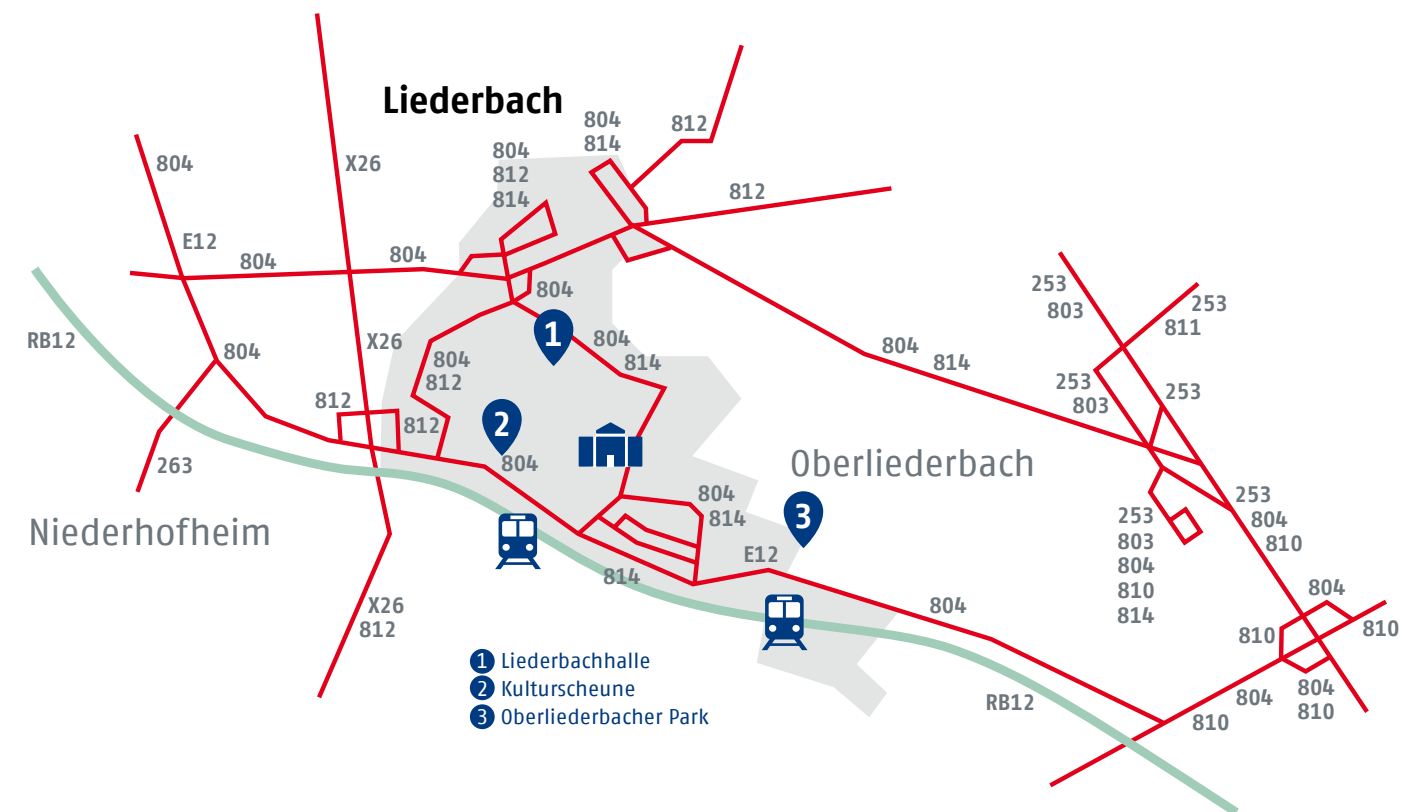
Liederbach am Taunus verfügt über 17 Haltestellen, die von den Buslinien E12, 804, 812 bzw. 814 angefahren werden. Zusätzlich verkehrt hier die Regionalbahn RB12 über Frankfurt-Höchst zum

Frankfurter Hauptbahnhof. Um den Regionalverkehr der Linie RB12 zu entlasten, fahren auf der Linie E12 zwischen Kelkheim, Liederbach und Höchst ergänzende Busverkehre.



Liederbach am Taunus

Die Gemeinde Liederbach am Taunus hat 8.729 Einwohner und besteht aus der Kernstadt sowie 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 großzügigen Bachlauf des Liederbachs besteht.



Schwalbach am Taunus



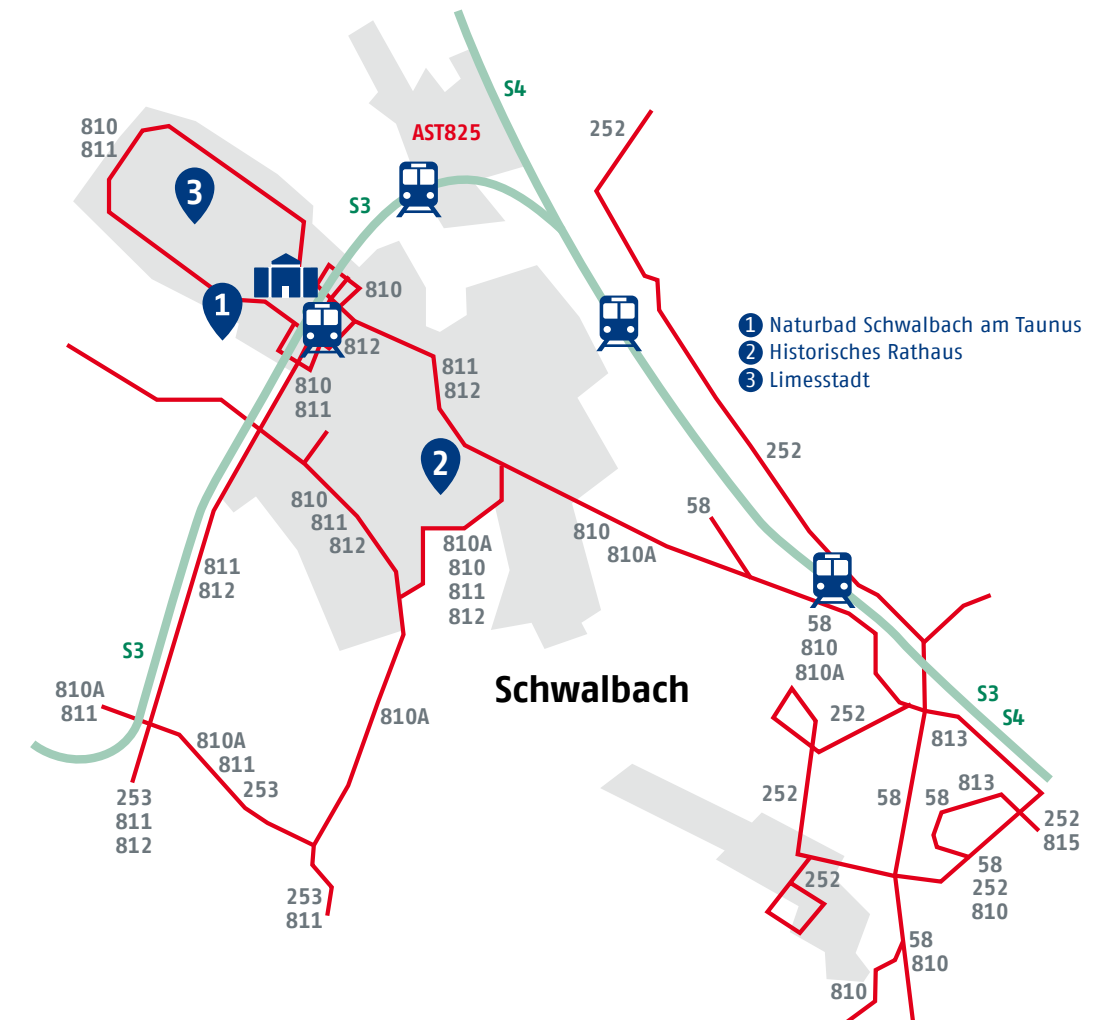
Die Stadt Schwalbach am Taunus liegt im Vortau-
nus, unmittelbar an der westlichen Stadtgrenze von
Frankfurt am Main. Schwalbach ist ein wichtiger
Wohn- und Gewerbestandort in der Rhein-Main-
Region. In Schwalbach am Taunus wohnen 15.333
Menschen und ca. 9.000 arbeiten auch vor Ort. Die
Stadt grenzt im Norden an die Städte Königstein im
Taunus und Kronberg im Taunus, im Osten an die
Stadt Eschborn, im Süden an die 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 Schwal-
bach am Taunus (Limes) sowie 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. Von und nach Eschborn verkehrt auf
Bestellung außerdem die AST-Linie 825. Insgesamt
befinden sich 18 Bushaltestellen in Schwalbach.





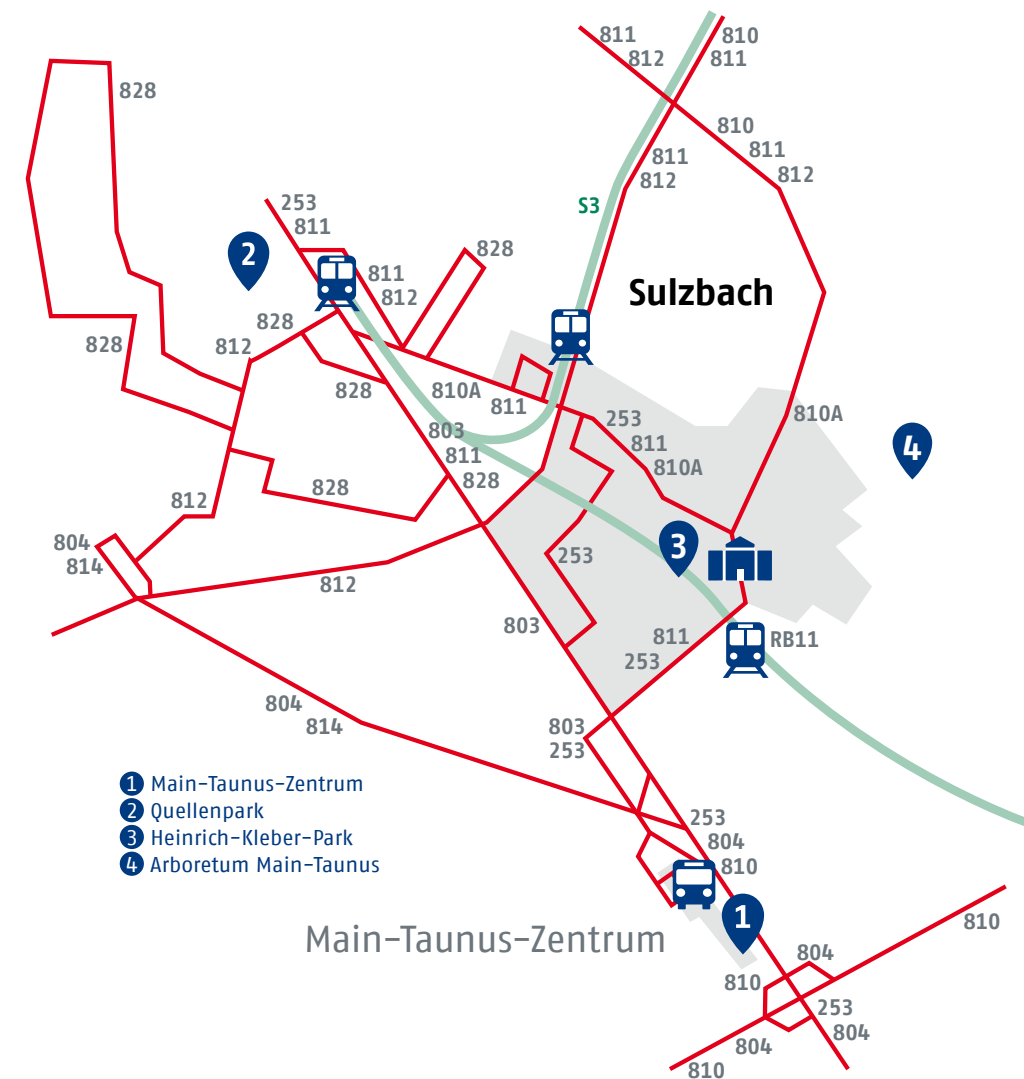
Nahverkehr

In regelmäßigen Abständen fahren die S-Bahnlinie S3 den Nordbahnhof und die RB11 den Bahnhof in Sulzbach an und gewährleisten die direkte Verbindung nach Frankfurt. Dazu kommen die Buslinien 253, 803, 804, 810, 810A, 811 und 814, die insgesamt 15 Haltestellen in Sulzbach anfahren und die Gemeinde mit den umliegenden Städten und Gemeinden verbinden.



Sulzbach (Taunus)

Die Gemeinde Sulzbach liegt zwischen der Mainebene und dem Südrand des Taunus. Sulzbach hat 8.971 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 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.

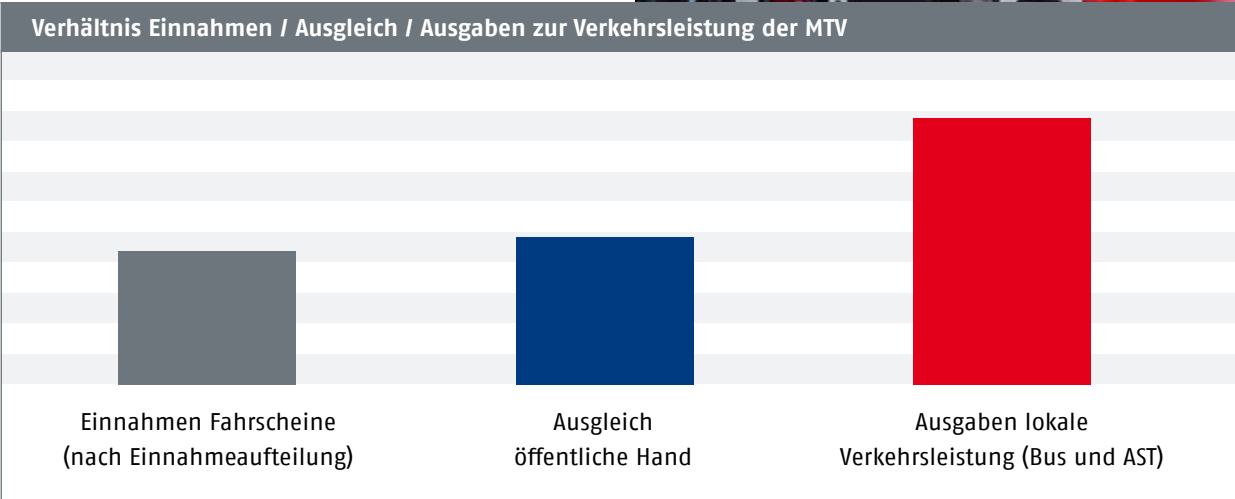


Zahlenspiegel

Main-Taunus-Kreis, Strukturdaten	
Städte und Gemeinden	12
Fläche in qkm	220,4
Einwohner	237.735
Pkw-Verfügbarkeit pro 1.000 EW im MTK (Vergleichswert Deutschland: 532)	762

Verkehre	
AST-Angebote (Anruf-Sammel-Taxi)	18
AST-Angebote (Anschluss-Sammel-Taxi)	3
AST-Angebote (ESWE)	2
MTV-Buslinien (lokal)	30
Linien von ESWE, traffiQ, LNVG, MVG	7
RMV-Buslinien (regional)	3
RMV-Schnellbuslinien	2
S-Bahnlinien	4
Regionalbahnlinien	3
Haltepositionen Busverkehr im MTK	636
Stationen Schienenverkehr im MTK	22

Verkehrsleistung in Nutzwagenkilometern		Kilometer
MTV-AST		490.600
MTV-Buslinien		3.070.500



Stand 2020

Impressum

Herausgeber
MTV Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH
Am Untertor 6
65719 Hofheim am Taunus
Service-Telefon: 06192 - 200 26 21
Fax-Nummer: 06192 - 200 26 31
E-Mail: office@mtv-web.de
www.mtv-web.de
www.mtv-unternehmen.de

Verantwortlich
Roland Schmidt, Geschäftsführer

Grafische Konzeption und Gestaltung
Hauptsache Kommunikation GmbH, Hofheim am Taunus

Redaktion
RN:P GmbH, Frankfurt am Main

Fotos
Achim Reissner, Hofheim am Taunus
Uwe Nölke, Kronberg im Taunus
Helmut Vogler, Frankfurt am Main

Druck
Schmidt printmedien GmbH, Ginsheim-Gustavsburg

Stand: Juni 2020



Main-Taunus-
Verkehrsgesellschaft mbH

Mobilitätszentrale im Hofheimer Bahnhof
Hattersheimer Straße 6
65719 Hofheim am Taunus



Service-Telefon: 06192 – 200 26 21



Fax-Nummer: 06192 – 200 26 31



AST-Rufnummer: 06192-200 26 26



service@mtv-web.de



www.mtv-web.de | www.mtv-unternehmen.de



facebook.com/MainTaunusVerkehrsgesellschaft



@mtv_verkehrsgesellschaft

