

**Der Kreistag
Fraktionsgeschäftsstelle**

FDP-Antrag-Nr.: **FDP_AG/0074/2023**

Verfasserin / Verfasser
Katja Lauterbach

Gelnhausen, 06.04.2023

Beratungsfolge	Termin	Beratungsart
Kreistag des Main-Kinzig-Kreises	28.04.2023	Entscheidung
Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Umwelt und Landwirtschaft	29.06.2023	Beratung
Kreistag des Main-Kinzig-Kreises	14.07.2023	Entscheidung

Antrag

Nahverkehre innovativ, flexibel und zukunftsfähig vernetzen

Der Kreistag beschließt:

Der Kreistag möge beschließen: Der Entwurf des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises 2023-2028 (Entwurf, Stand: 15.2.2023 = KA/3459/2023, Anlage 3 in Verbindung mit KA/3459/2023 – Präsentation Nahverkehrsplan, Folien 1-61/Seiten 1-74) wird im folgenden Sinne bis zur Einbringung in den Kreistag am 14.07.2023 überarbeitet und seine spätere Umsetzung orientiert sich an der im Folgenden dargestellten Priorisierung:

1.

Der Bereich der flexiblen On-Demand Verkehre wird fortgeführt, ausgeweitet und nach Möglichkeit intensiviert. Hierfür wird das zugrunde gelegte Budget von 0,875 auf 2,5 Mio. € erhöht (Folie 52/Seite 64).

2.

Ergänzend zu den On-Demand Verkehren entwickelt die KVG ein Konzept, wie Mitnahmesysteme privater oder kommerzieller Art in die Buchungssysteme der KVG bzw. RMV integriert werden können. Dies geschieht nach Möglichkeit durch Kooperation mit vorhandenen Mitnahmesystemen (fahrgemeinschaft.de, mitfahren.de usw.) oder durch Entwicklung eines eigenen Systems. Zu prüfen ist dabei auch eine Schnittstelle, mit der Bus- oder Taxiunternehmer und andere qualifizierte Anbieter ihre Angebote ggf. auch on-demand, einspielen können soweit dies rechtlich möglich ist. Hierfür werden zunächst 1 Mio. € zur Entwicklung bereit gestellt.

3.

Die Ausweitung bzw. Verdichtung der Busverkehrslinien (Folie 50/Seite 61, Punkt 1) erfolgt nur dort, wo aufgrund bisheriger Daten oder der tatsächlichen Nutzung von On-Demand oder Mitnahmeverkehren eine hohe Auslastung mit geringen Defiziten wahrscheinlich oder gewährleistet ist. Das Budgetwachstum für diesen Aspekt (Folie 52/Seite 64, Tabellenzeile 1), wird gedeckelt auf maximal 2 Mio. €.

zum Antrag **FDP_AG/0074/2023** vom 06.04.2023

Betr.: Nahverkehre innovativ, flexibel und zukunftsfähig vernetzen

4.

Die Verdichtung von Taktungen (Folie 50/Seite 61, Punkt 5) findet nur dort statt, wo aufgrund der bisherigen Nutzung eine hohe Auslastung mit geringen Defiziten gewährleistet oder aufgrund der Buchungen in Mitnahmesystemen und On-Demand Systemen mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist. Das Budgetwachstum für diesen Aspekt (Folie 52/Seite 64, Tabellenzeile 3) wird gedeckelt auf maximal 2,5 Mio. €.

5.

Das Gesamtbudget für zusätzliche Leistungen wird limitiert auf jährlich 8,5 Mio. €.

Begründung:

Die Verkehrssituation im Main-Kinzig-Kreis ist geprägt von den großen Unterschieden zwischen dem Verdichtungsraum im Westen, mittleren und kleineren Orten und dünner besiedelten Flächen. Diese Situation zu ignorieren und mit einem One-Size-Fits-for-all-Konzept moderne Verkehrspolitik zu machen, ginge an der Wirklichkeit vorbei.

Das gilt auch für Debatten pro und contra Auto, pro und contra Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV). Zukunftsträchtig ist eine Verkehrspolitik, welche die Vorteile der verschiedenen Verkehrsträger kombiniert und nicht gegeneinander ausspielt. Dabei sind die Möglichkeiten der Digitalisierung aktiv zu nutzen, welche es ermöglichen, alte Denk- und Verhaltensgewohnheiten zu überwinden.

Die FDP-Fraktion bedankt sich daher ausdrücklich bei der KVG, ihrer Leitung und den Erstellern des Nahverkehrsplanes, dass sie die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern in den Blick genommen haben (z.B. Mobilitätsstationen, Park&Ride, Bike&Ride, Meet&Ride; Ride&Share; Anschlusssicherung; Ausrichtung auf Kinzigtalbahnkonzept 2025). Auch die Untersuchung zu und der Einstieg des Main-Kinzig-Kreises in die Modellprojekte zu den On-Demand-Verkehren begrüßen wir – trotz der zunächst hohen Kosten – ausdrücklich (z.B. Kap. 3.1.4.10). Ebenso sind die Verbesserungen in den digitalen Angeboten ausdrücklich hervorzuheben.

Die Vorstellung des Nahverkehrsplanes (Präsentation WEVUL vom 9.3.2023) steht unter einem Finanzierungsvorbehalt (Folie 59) und enthält daher in der jetzigen Form die Aufforderung, politische Schwerpunktsetzungen vorzunehmen. Die erwartete Kostensteigerung durch externe Faktoren von 31 Mio € auf 58 Mio € pro Jahr (Folie 51 und 55) wird keineswegs durch Einsparungen aufgefangen, sondern ergänzt durch Kostensteigerungen durch Mehrleistungen in Höhe von nochmals 20 Mio € pro Jahr (Folien 52 und 55). Die beiden größten Kostenblöcke sind nach Darstellung im WEVUL die Bereiche „neue Buslinien“ (8,5 Mio. €), Verdichtung Bedienangebote (9,5 Mio. €), gefolgt von Freizeitbuslinien Spessart (1,25 Mio €) und Bedarfsverkehrsangebote (0,875 Mio. €). Es ist Aufgabe der Politik, Prioritäten zu definieren, Akzente zu setzen und die Mittel möglichst effizient einzusetzen.

Ineffizienzen gibt es auch im Individualverkehr. Die hohe Zahl der mit jeweils einer Person besetzten KFZ ist mit Blick auf die zurückgelegten Wegstrecken weder ökonomisch noch ökologisch effizient. Und die ebenfalls wachsenden Anschaffungskosten für Kraftfahrzeuge, welche 95% Standzeiten haben, sind volkswirtschaftlich zunächst nicht leicht zu erklären. Dies ändert sich, wenn man einen wesentlichen Vorteil des KfZ betrachtet: Den Optionsnutzen. Das Fahrzeug ist einfach da und steht jederzeit ohne große Informationsbeschaffung zur Verfügung.

zum Antrag **FDP_AG/0074/2023** vom 06.04.2023

Betr.: Nahverkehre innovativ, flexibel und zukunftsfähig vernetzen

Dieser Aspekt wird in der verkehrspolitischen Debatte häufig unterschätzt. Die Digitalisierung bietet hier neue Möglichkeiten, die öffentlichen Verkehre den individuellen Bedarfen anzunähern. Diese Chance sollte genutzt werden. Die FDP-Fraktion möchte, dass Busse und Bahnen zuverlässig in leicht verstehbarer Taktung überall dort und immer dann fahren, wo sie in der angebotenen Zuverlässigkeit und Taktung auch breit genutzt werden. Sogenannte „Geisterbusse“ sind dagegen ein Symbol für Ineffizienz und Ressourcenverschwendung. Daneben sollen alle Möglichkeiten genutzt werden, um das Problem der „letzten Meile“ so zu lösen, dass individuelle und daher vielfältige Bedürfnisse bestmöglich erfüllt werden. Hier ist der Blick auf alle Mobilitätsmittel zu lenken, die zwischen dem eigenen PKW und dem ÖPNV angesiedelt sind: Sharing-Systeme mit Auto und Rad, Mitfahrgelegenheiten und Taxi, bessere Auslastung anderer Verkehrsträger, AST und On-Demand-Verkehre (geführt und autonom). Der Schwerpunkt der Weiterentwicklung sollte daher in diesem Bereich gelegt werden. Sharing- und On-Demand-Verkehre können – klug eingesetzt – auch zum Instrument werden, um diejenigen Strecken und Linien aufzuspüren, bei denen eine Linienausweitung und Verdichtung der Taktung auch tatsächlich genutzt werden. Die im Antrag vorgeschlagenen Priorisierungen reduzieren den Zusatzbedarf auf unter 9 Mio. € und bringen die Verkehrspolitik des Main-Kinzig-Kreises in eine Vorreiterrolle. Die Zukunft heißt nicht „Gegeneinander“, sondern „Verknüpfen“ und das Motto muss lauten: „KVG meets Plattformökonomie“. (Wir danken der Wirtschaftsförderung des MKK für dieses Stichwort aus deren Newsletter vom 3. April 2023).