

Fragen und Inline-Antworten des Landratskandidaten Friedrich Eitzert vom 23.8.2020

Themenbereich 1:

Die **CO₂-Emissionen** aus dem Verkehrssektor haben landesweit den größten Anteil an den Gesamtemissionen. 2013 wurden z. B. im Kreis Wesel allein 1,3 Mill. Tonnen CO₂ aus Kraftfahrzeugen in die Luft geblasen. Nach Berechnungen von *attac-niederrhein* hat sich seitdem der CO₂-Ausstoß im Kreis Wesel um 10% erhöht.

Halten Sie die bisherigen Maßnahmen zur CO₂-Reduktion im Kreis Kleve für ausreichend? Welche Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich, um hier zu einer signifikanten Reduktion des CO₂-Ausstosses im Verkehrsbereich zu gelangen? Für welche Maßnahmen würden Sie sich persönlich einsetzen?

In 7 Jahren hat sich der Ausstoß um 10% erhöht. Nun, das hat sich in der Zwischenzeit wohl drastisch nach unten geändert. Wegen der „Pandemie“ ist der Individualverkehr erheblich reduziert und die angegebenen Werte stimmen wohl so nicht mehr. Eine zukünftige signifikante Reduktion ist nur durch erhebliche finanzielle Aufwendungen eventuell möglich. Ich persönlich halte es für illusorisch durch eine Reduktion in Deutschland das Weltklima zu „retten“. Unsere angeblich unsauberen Diesel-Fahrzeuge werden ins Ausland verkauft und fahren dort über Jahre weiter. Über Subventionen sollen E-Fahrzeuge in Deutschland gekauft werden für die es überhaupt keine ausreichenden Auflade-Möglichkeiten gibt. Was soll das? Anhänger ziehen ist unmöglich, Klimaanlage einschalten heißt die Strecke um 50% zu reduzieren, stundenlanges aufladen der Fahrzeuge. Im Ausland gibt es überhaupt keine Infrastruktur zum Aufladen der Fahrzeuge. Im übrigen halte ich diese CO₂-Hysterie als unangemessen.

Themenbereich 2:

Das **Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)** im Kreis Kleve ist insbesondere an Wochenenden oder werktags nach 20 Uhr mehr als dürftig. Zu wenige Busse und zu lange Wartezeiten haben u.a. dazu geführt, dass der ÖPNV von den Bürgerinnen und Bürgern nur wenig genutzt wird.

Welche Maßnahmen wollen Sie im Falle Ihrer Wahl ergreifen, um das Angebot zu stärken und so den ÖPNV attraktiver zu machen?

Der ÖPNV muss sich rechnen. Die meisten Busunternehmen sind Subunternehmer des Kreises oder Städte. Würde der Bedarf nach 20 Uhr so hoch sein, dass es sich rechnet, würden die Unternehmer sich auch den Profit mitnehmen. Leider ist das nicht so. Es soll nicht sein, dass der Steuerzahler für etliche Leerfahrten bezahlen muss. Bürgerbusse können ein Ersatz sein mit kleinen Fahrzeugen. Ob sich das letztendlich rechnet steht in den Sternen.

Themenbereich 3:

Die **Preise für den ÖPNV** sind für viele Bürgerinnen und Bürger zu hoch und stellen somit eines der größten Hindernisse für den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel dar. Beispielsweise kostet eine einfache Fahrt von Kleve nach Duisburg im regulären VRR-Tarif 26,- €. Ein großer Teil der Beschäftigten im Kreis Kleve arbeiten in Teilzeit oder Leiharbeit oder sind geringfügig beschäftigt (atypische Beschäftigung). Die Corona-Pandemie wird den Prozess der Verarmung breiter Bevölkerungsschichten aller Voraussicht nach beschleunigen.

Wie kann der ÖPNV im Kreis Kleve aus Ihrer Sicht preislich so attraktiv gestaltet werden,

dass ein vermehrter Umstieg wahrscheinlich wird? Welche Initiativen wollen Sie im Falle Ihrer Wahl persönlich ergreifen?

Hier ist der Bund gefragt. Teilzeit-Beschäftigte und Leiharbeiter können die Kosten vom jeweiligen Arbeitgeber zurückerstattet bekommen. KEIN Teilzeit-Beschäftigter und auch kein Leiharbeiter würde Euro 26.00, wie in ihrem Beispiel, bezahlen. Ich finde dieses Beispiel nichtzutreffend!

Die Verarmung wird sicher kommen. Arbeitgeber sind geschützt durch die aktuelle Gesetzeslage in Bezug auf Insolvenz. Es werden eine erhebliche Menge an Arbeitslosen geben. Das hat aber überhaupt nichts mit dem ÖPNV zu tun.

Themenbereich 4:

Mehr als 14.000 Menschen (5,3 %) leben derzeit im Kreis Kleve als SGB-II-Leistungsempfänger. Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) werden derzeit 38,65 € für ein **Sozialticket** verlangt. In den Regelsätzen für Hartz IV-Empfänger werden aber nur 28,39 € ausgewiesen. Weitere Armutgruppen wie z.B. Geflüchtete haben noch weniger Geld zur Verfügung. Die Stadt Nürnberg hat vor kurzem beschlossen für die sozial benachteiligten Menschen ein 15 €-Ticket einzuführen.

Halten Sie den Preis für ein VRR-Sozialticket für gerecht? Wie könnte der Kreis Kleve sozial benachteiligte Menschen bei der Mobilität unterstützen? Welche Maßnahmen wollen Sie im Falle Ihrer Wahl ergreifen um Ticketpreise sozial gerecht zu gestalten?

Sozialtickets sind gut für Menschen, die Arbeit suchen und sich auch dafür einsetzen. Ein Mensch, der keiner Arbeit nachgeht, benötigt nur ein Ticket für den engeren Bereich. Beispielsweise Ämter. Flüchtlinge müssen kein Sozialticket haben. Diese sind ja von Krieg und Gewalt geflohen und sollen auch nur eine gewisse Zeit in Deutschland verbleiben. In der Regel kommt der jeweilige amtliche Ansprechpartner zum Flüchtling und so ist ein „Sozialticket“ in keiner Weise nötig.

Warum soll ein Teilzeit-Arbeitnehmer oder Leiharbeiter Euro 26,00 für die einfache Fahrt nach Duisburg bezahlen und Arbeitslose und Flüchtlinge sollen das Ticket umsonst bekommen? Das bezahlt dann wieder der arbeitende Steuerzahler.

Themenbereich 5:

Wie lassen sich öffentliche und individuelle **Mobilität den Erfordernissen des Klimawandels anpassen** und wie könnte es gelingen, Mobilität als Daseinsvorsorge zu begreifen und sie von Profitinteressen abzukoppeln? Das sind die Fragen, die den Bürgerinnen und Bürgern in unserer Region auf den Nägeln brennen. Welche Antworten geben Sie, wenn Sie gewählt werden?

- Würden Sie sich politisch für ein Stadtbussystem in unserer Region einsetzen, um dem öffentlichen Verkehr Vorrang vor dem Individualverkehr einräumen?

Nein

- Steht auf Ihrer politischen Agenda die Umrüstung öffentlicher Verkehrsmittel (weg von fossilen Antrieben) sowie eine bessere Taktung des Busverkehrs vor allem abends und nachts?

Nein

- Würden Sie sich ein 365,- € Ticket einsetzen, wie es etwa die Stadt Nürnberg

eingeführt hat oder schlägt Ihr Herz gar für einen kostenlosen Personennahverkehr?

Nein

- Wie stellen Sie sich die zukünftige Infrastruktur für Radfahrer vor? Setzen Sie sich z.B. für direkte kreuzungsfreie Radwege ein, die unsere Regionen verbinden und abseits der Hauptverkehrsadern liegen?

Die Verkehrsinfrastruktur sollte so gestaltet werden, dass alle Ziele auch per Fahrrad erreichbar sind, wobei ich ablehne, den motorisierten Individualverkehr dem Fahrradverkehr unterzuordnen oder gar zu opfern. Unsere Straßen sind für den Autoverkehr ausgelegt, und das sollte auch so bleiben.

- Setzen Sie sich für Tempo 30 als generelle Höchstgeschwindigkeit innerorts, Tempo 80 auf Landstraßen ein?

Nein.

- Setzen Sie sich für die Unterstützung von Pendler- und Mitfahrbörsen im Kreis Kleve ein?

Wer es möchte, gern.