

Fragen und Inline-Antworten des Landratskandidaten Guido Winkmann vom 14.8.2020

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 Mio. 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?

VORBEMERKUNG:

• Vorab ist wichtig zu beachten, dass es keinen „Königsweg“ bei der Umsetzung der Verkehrswende geben kann. Da die vorhandenen Handlungsbedingungen sich von Stadt zu Gemeinde unterscheiden, braucht es an die spezifischen regionalen Voraussetzungen angepasste Lösungen. Für dicht besiedelte, städtisch geprägte Regionen mit einem hohen Pendleraufkommen braucht es beispielweise andere Lösungsansätze als für ländlich geprägte Regionen, wo die Einwohner auf Grund der geringeren Siedlungsdichte häufig längere Strecken mit dem Auto zurücklegen müssen. Hier möchte ich allen Menschen im Kreis Kleve die Hand reichen, dass wir zusammen eine Verkehrswende gestalten, die sich an den unterschiedlichen Bedürfnissen der Bevölkerung orientiert und sowohl die Interessen der ländlich geprägten Regionen als auch die Interessen der städtisch geprägten Gebieten mit einbezieht. Es ist niemanden geholfen, wenn man am runden Tisch tolle Konzepte entwickelt, die am Ende von einem Großteil der Bevölkerung nicht angenommen werden.

• Der Kreis Kleve ist seit 1996 für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV (Busse) in seinem Gebiet zuständig. Alles was die Schiene betrifft, wird von der Verkehrsverbund-Rhein-Ruhr-Anstalt öffentlichen Rechts (VRR AöR) mit Sitz in Gelsenkirchen organisiert.

Für welche Maßnahmen würden Sie sich persönlich einsetzen?

• Am 11.09.2020 haben die Bürgermeister aller 16 Kommunen einen Letter of Intent unterschrieben: unter dem Titel „Klima.Partner“ soll ein stärkerer Informationsaustausch und eine intensivere Zusammenarbeit in Sachen Klimaschutz begründet werden.

• Jede Kommune soll dabei künftig bekannt geben, welche TOP 3 Verbindungen im ÖPNV für die jeweilige Kommune in den nächsten 3 Jahren von Bedeutung sind und anhand derer die Aufstellung des ÖPNV im Kreis ggf. auch überörtlich fokussieren.

• Beispiel: Issum würde zwingend zu bestimmten Zeiten einen Schnellbus nach Nieukerk Bahnhof haben wollen - wichtige Zeiten festlegen/ Konzept innerhalb Issums als Zubringer zu diesem Bus ausarbeiten (Mitfahrerhaltestellen/Fahrrad) - (zur Erläuterung bedarf es eigentlich einer Skizze) - das gleiche müsste jede Kommune machen um anhand dessen einen ersten Bedarfsplan zu errichten – danach Analyse und mögliche Verzahnungsmöglichkeiten prüfen, um Fahrzeiten aufeinander abzustimmen.

• Gefahr in unserer Gesellschaft ist, dass immer nur gesagt wird „Geht nicht “ - ich stelle die Gegenfrage „Wirklich? Schon mal getestet? Was macht Sie so sicher?“

• Wir brauchen flächendeckend Schnellladestationen (insbes. an touristischen Orten) -

sowohl für Pkw als auch E-Bikes.

- *Eine Umrüstung auf elektrischen ÖPNV ist nur dann sinnvoll, wenn der dazu benötigte Strom nachhaltig gewonnen wird. Ansonsten macht das keinen Sinn.*

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?

- *Getreu meinem Wohlmotto: „Von allen 16 für alle 16“ würde ich auch bei der Umsetzung der Verkehrswende eine Kooperation auf Augenhöhe mit den einzelnen Kommunen anstreben. Wie bereits erwähnt braucht eine die unterschiedliche Bedürfnisse der Bürger mit einbeziehende Verkehrswende individuelle Lösungsansätze für die unterschiedlichen regionalen Räume. Mit der Unterzeichnung des Letter of intent für eine interkommunale Zusammenarbeit in dem Bereich haben die verantwortlichen Bürgermeister der Kommunen bereits ein starkes Zeichen gesetzt. Als Landrat setze ich mich dafür ein, diesen Dialog weiter zu stärken und zu fördern, um gemeinsam an die Voraussetzungen der jeweiligen Regionen angepasste Konzepte zu entwickeln und im Sinne des Best-practice-Ansatzes voneinander zu lernen.*
- *Um die Verkehrswende umzusetzen, brauchen Städte aber auch Geld für Planung und Bau von Infrastruktur sowie für Kommunikation. Hier können über die Einrichtung eines zentralen Kompetenzteams für den ganzen Kreis ganz konkrete Hilfestellungen bei der Beantragung von Fördermitteln bereitgestellt werden. Gleichzeitig benennen die Kommunen feste Ansprechpartner als Projektteilnehmer. Da die Beantragung solcher Fördermittel häufig mit hohem Verwaltungsaufwand verbunden ist, ist eine Bündelung der Kompetenzen an zentraler Stelle zielführend, um den einzelnen Kommunen im Sinne eines Dienstleister Unterstützung anbieten zu können.*
- *Anbei einige Beispiele für Fördermittel:*
 - Auf der Website „ElektroMobilität NRW“ sind Landes- und Bundesförderprogramme für Kommunen aufgelistet, die beispielsweise Elektrofahrzeuge anschaffen oder die Ladeinfrastruktur ausbauen wollen.*
 - Über das „FÖRDER.navi“ der „EnergieAgentur.NRW“ können Kommunen, Unternehmen, gemeinnützige Organisationen und Privatpersonen Fördermöglichkeiten zu verschiedenen Themen finden. Im Bereich Mobilität beispielsweise für den Bau von Ladeinfrastruktur oder die Anschaffung von E-Lastenfahrrädern und anderen Elektrofahrzeugen.*
 - Das Land Nordrhein-Westfalen bezuschusst über die „Förderrichtlinie Nahmobilität“ Investitionen und Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Verbesserung von Rad- und Fußverkehr in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes.*
 - Das BMU fördert die Anschaffung von Elektrobussen für den ÖPNV mit bis zu 80 Prozent der Investitionskosten..*

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 arbeitet in Teilzeit oder Leiharbeit oder ist 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?

• Um da, wo es gewünscht ist, einen nachhaltigen Umstieg vom Individualverkehr auf den ÖPNV attraktiv zu machen, braucht es kostengünstige Jahresticketangebote. Eine Forderung, die in diesem Zusammenhang häufig genannt wird ist das sog. 365 € Ticket, welches für den gesamten Kreis Kleve für ein Jahr (365 Tage) gültig ist. Aber Kreis Kleve reicht eben häufig nicht aus! Die Menschen wollen auch nach Xanten, Kempen, Krefeld oder Düsseldorf... Wir müssen erheben, wie hoch der tatsächliche Bedarf ist bzw. ab welcher Preisgestaltung dieser genutzt werden würde.

• Zudem lohnt es sich, einen Blick auf andere Städte zu werfen und nach dem Best-Practice-Ansatz bereits funktionierende Systeme zu übernehmen. Hier ist z. B. das Nürnberger Sozialticket für 15 € im Monat hervorzuheben. Dadurch entsteht nicht nur allgemein ein Anreiz, auf den ÖPNV umzusteigen, sondern es kann gleichzeitig sichergestellt werden, dass gerade beim wichtigen Thema der Mobilität kein Bürger im Kreis Kleve zurückgelassen wird. Aber auch hier gilt (s.o.): Würde die hier benannte Zielgruppe tatsächlich ÖPNV im Kreis Kleve nutzen ?

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 Armutsgruppen 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?

s.o.

Als Landrat bin ich in Haushaltsangelegenheiten von den Parteien abhängig - der derzeitige Vertrag im ÖPNV (Bus) läuft noch bis 2029 - ich würde mich definitiv dafür einsetzen, sozial benachteiligte Menschen zu unterstützen. Und eines ist in dieser Zeit auch sicher: wir dürfen uns nicht neuen Ideen verweigern... Aber auch hier gilt (s.o.): würde die hier benannte Zielgruppe tatsächlich ÖPNV im Kreis Kleve nutzen?

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?

Die Frage stellt sich ggf. in Kleve oder Emmerich, aber nicht in den kleineren Kommunen - Straelen hat es mit dem Umbau des Kreisels gut gelöst, aber dementsprechend lagen vorher auch gute bauliche Voraussetzungen vor - aber die Busse kommen hier auch ohne Vorrang gut durch.

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

Nur dann, wenn der Antriebsstrom aus nachhaltiger Energie gewonnen würde (s.o.).

- Würden Sie sich für ein 365,- € Ticket einsetzen, wie es etwa die Stadt Nürnberg eingeführt hat, oder schlägt Ihr Herz gar für einen kostenlosen Personennahverkehr?

Wir reden ja aufgrund der Anbindung nicht nur vom Kreis Kleve, sondern von mehr - wenn wir nur von der Stadt Kleve sprechen, sicherlich. Aber macht das Sinn?

- 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?

Erst einmal die bestehende Infrastruktur top sanieren, um Gefahren zu vermeiden. Auch hier mit den Kommunen besprechen: Welche TOP 3 Radwege sind für Euch wichtig a) bis 500 m b) bis 2 km c) bis 10 km. Sie können die Parameter auch anders setzen - es geht hier wiederum um die grundlegende Idee, um Priorisierungen entsprechend des Bedarfs festzustellen bzw. herzuleiten - für alle 16 - mit allen 16 (Kommunen).

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

Nein, das macht nicht überall Sinn - an Gefahrenstellen auf der B9 ist vielfach die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits auf 70 km/h reglementiert.

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

Ja, auf jeden Fall – auch Mitfahrerhaltestellen in kleineren Orten.