

Liebe Genossinnen und Genossen,
lieber Bodo, lieber Thorsten,
liebe Barbara,

ich freue mich, dass ich heute
hier zu euch allen sprechen kann.

Ich bin oft im Kreis Kleve,
einem der zwei schönsten Kreise
der Region.

Meist bin ich rein privat hier.
Aber vor allem mit Barbara
hatte ich auch immer wieder
gemeinsame Themen zu besprechen.

So ist euer Kreis für mich ein
wichtiger Bezugspunkt.

Doch ich komme gern
Thorstens Bitte nach,
mich zu Beginn
mit ein paar Worten vorzustellen.

Ich gehe davon aus, dass ihr alle
noch nicht meine Autobiographie
gelesen habt.

Was aber sicher nur daran liegt,
dass ich noch keine Gelegenheit
hatte, sie zu schreiben.

Ich bin der
SPD-Bundestagsabgeordnete
für den Kreis Viersen
und das seit 2013.

Vorher war ich über 30 Jahre in der
freien Wirtschaft –
in einer Brauerei –
im Qualitätsmanagement.

Seit 45 Jahren bin ich
in der SPD aktiv.

Seit letztem Jahr bin ich auch
Regionalvorsitzender
hier am Niederrhein.

Als Kreistagsabgeordneter bin ich
noch in der Kommunalpolitik,
sehr viele Jahre war ich auch
im Stadtrat in Kempen.

Die Arbeit für meine Stadt
und im Kreis haben mir gezeigt,
wie wir gemeinsam
etwas bewirken können.

Vor allem habe ich gelernt,
dass wir immer versuchen müssen
alle mitzunehmen.

Im Bundestag bin ich
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur und
im Petitionsausschuss.

Im Untersuchungsausschuss
zur PKW-Maut hatte ich den Vorsitz.

Im Haushaltsausschuss habe ich
als stellvertretendes Mitglied
zudem Einblick.

Wie sich das jedoch in der nächsten
Legislaturperiode alles neu sortiert,
werden wir sehen.

Als stellvertretender
verkehrspolitischer Sprecher
in unserer Bundestagsfraktion
waren auch die 700 Millionen Euro
für den Streckenausbau der RE 10
von Kleve nach Düsseldorf
eines meiner Themen.

Der zweigleisige Ausbau der
Bahnstrecke Kaldenkirchen-Dülken
und die Verlängerung der S28
von Kaarst bis Viersen
beschäftigen mich seit Jahren.

Neben diesen sehr
konkreten Themen
ist klimagerechte Mobilität
auf dem Land
inzwischen eines
meiner Hauptthemen.

Klimaziele schneller erreichen
und dabei die Menschen mitnehmen,
ein erträgliches Nebeneinander
von Autoverkehr, Radfahrern
und Fußgängern gestalten,
mehr Sharing-Modelle
und den ÖPNV dafür ausweiten –
das steht für mich
ganz vorn auf meiner Agenda.

Erlaubt mir deshalb, dass ich
ein paar Worte zur Zukunft
unserer Mobilität sage.

Zur Zukunft gehört natürlich auch,
dass wir ein wenig schauen,
was wir in den vergangenen Jahren
erreichen konnten.

Mobilität sichert unsere Teilnahme
am gesellschaftlichen Leben.
Zugang zu Arbeit,
Schule,
der täglichen Versorgung
und der Gesundheitsvorsorge
hängen von Verkehrsangeboten ab,
auf die wir zugreifen können.

Als Sozialdemokraten
haben wir verstanden,
dass unsere Mobilitätslösungen
nachhaltiger
und unsere Mobilität
bis 2045 klimaneutral sein müssen.

In NRW und hier in unsere Region
am Niederrhein können wir unseren
Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Unser Mobilitätsverhalten ist dabei
ein wesentlicher Baustein.

Im Durchschnitt machen
alle Menschen pro Tag 4 Wege.
Die Zahl hat sich
in den letzten 40 Jahren
nicht geändert.
Geändert hat sich jedoch
die Gesamtlänge der
zurückgelegten Wege.
Waren es vor 40 Jahren
noch knapp 20 km pro Tag,
sind es heute über 40 km.

Wir müssen lernen,
Wege zu vermeiden,
ohne dass irgendjemand dadurch
sozial und kulturell
eingeschränkt wird.

Und dabei müssen wir
alle Menschen mitnehmen
und es für alle nachvollziehbar
und, das ist wichtig,
auch leistbar machen.

Das heißt vor allem:
Wir brauchen Alternativen
zum eigenen Auto.
Ansonsten werden vor allem Ältere
in den nächsten Jahren
zunehmend vom
gesellschaftlichen Leben
abgeschnitten.

Dabei geht es nicht nur darum,
wie der ÖPNV aufzustellen ist.
In den allgemeinen Diskussionen
zur Verkehrswende
orientiert man sich meist
an der Lebenssituation
in Metropolen.

Die ländlichen Räume brauchen aber
eigene angepasste Konzepte.

Hier sind die Entfernungen
zum Teil erheblich.

Eine hohe Taktung im ÖPNV
ist dabei nicht die einzige Lösung.

Was wir brauchen sind
verknüpfte Mobilitätsoptionen.

Die verschiedenen Verkehrsträger
müssen dafür
intelligent vernetzt werden.

Mit dem erneuerten
Personenbeförderungsgesetz
haben wir dafür einen guten
rechtlichen Rahmen geschaffen.

Unser Ziel muss sein,
die Verkehrsarten Auto,
öffentlicher Nahverkehr,
Schienenpersonenverkehr,
Radverkehr
und Sharingangebote
zu verknüpfen
und die Wege zu bündeln.

Dafür braucht es
organisatorische
und infrastrukturelle Maßnahmen.

Zentrale Umsteigepunkte
müssen etabliert werden.
Dort können lokale Verkehre
des ÖPNV oder Bürgerbusse,
regionale und Fernverkehre
des öffentlichen Verkehrs,
das Parken und Leihen von Pkw,
das sichere Abstellen
und Leihen von Fahrrädern
und ebikes
und das Laden
elektrischer Fahrzeuge
zusammenfinden.

In all dem sind die Planer
in den Städten und Gemeinden
herausgefordert.

Insgesamt wollen wir den
Straßenraum neu definieren
und überall, wo dies möglich ist,
mehr Platz zum Leben,
mehr Raum für Fahrräder und
Fußgänger schaffen.

Tempolimits (30/80/130km/h)
entsprechen dieser Zielsetzung und
schaffen mehr Verkehrssicherheit.

Wir werden sie gezielt,
der jeweiligen Straßensituation
angepasst, ausweiten.

Mit diesen Zielstellungen
werden wir
die Erstellung langfristiger und
nachhaltiger Mobilitätspläne
unter fachlicher Einbindung
der relevanten Akteure
in den Städten, Gemeinden und
Kreisen und bei den heutigen
Verkehrsträgern forcieren.

Verkehrsräume
für alle schaffen heißt:
Wir wollen Radfahren
und Zufußgehen attraktiver machen.

Dazu müssen aus Städten für Autos
Städte für alle werden.

Auch auf Landstraßen müssen
nachhaltige Fortbewegungsarten
immer mitgedacht werden.

Dabei geht es uns nicht um
Verdrängung,
sondern um eine logische
und gerechte Weiterentwicklung
des Verkehrs.

Radfahrer haben ein Recht
auf moderne, komfortable Radwege
oder eigene Fahrradstraßen.
Fußgänger brauchen
mindestens 2,50 Meter Platz
und die Gewissheit,
dass die Gehwege
nicht zugeparkt werden.

An den Landstraßen
sollen überall dort
Fahrradschutzstreifen
für mehr Sicherheit sorgen,
wo keine abgetrennten
Radwege errichtet werden können.

Deutlich attraktiver
machen wir das Radfahren
auf langen Strecken,
indem wir ein Radschnellwegenetz
in ganz Deutschland schaffen,
das Städte und Regionen
miteinander verbindet.

Die Erreichung unserer
Klimaschutzziele im Verkehr
ist aber vor allem
ohne eine stärkere Rolle
des Schienenverkehrs nicht möglich.

Wir bringen mehr Verkehr
auf die Schiene
und verbessern die
Klimafreundlichkeit
der Schiene.

Dazu wurde bereits vieles getan in
den letzten Jahren.

Wir haben auf den Kostendruck im ÖPNV mit dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz reagiert.

Um mehr Gütertransporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern, haben wir mit dem Bundeshaushalt 2018 erstmals die Trassenpreise für den Schienengüterverkehr halbiert (2,92 Euro bis 9,97 Euro pro Trassenkilometer).

Viele Projekte wurden aber in der Vergangenheit durch langatmige Planungs- und Genehmigungsverfahren behindert.

Wir haben deshalb das Raumordnungsverfahren ebenso vereinfacht, wie gerichtliche Instanzenwege, insbesondere bei Planfeststellungsverfahren.

Vielleicht sollte das mal jemand dem Kanzlerkandidatendarsteller der Union verraten.

Mir ist dabei aber besonders wichtig,
dass wir frühe
und echte Bürgerbeteiligung nutzen
und notwendige
Infrastrukturvorhaben
im Konsens mit den Menschen
vor Ort planen.

Wir fordern einen
fairen Diskurs auf Augenhöhe,
eine aktive Einbindung
aller Prozessbeteiligten
und eine Ergebniskontrolle.

Von unseren
Beschleunigungsschritten
wird hoffentlich auch die Strecke
Kaldenkirchen-Dülken
und ihr 2-gleisiger Ausbau
profitieren.

Vor allem sollten wir
mit der Planung nicht warten,
bis eine belgisch-niederländische
Einigung erreicht ist.
Je früher geplant wird,
desto besser können wir Akzeptanz
in der Bevölkerung erreichen.

Wir müssen dabei auch
über die Grenzen schauen.
Gerade hier am Niederrhein
ist die enge Zusammenarbeit
mit unseren Partnern
auf der niederländischen Grenzseite
wichtig.

Verkehrsinfrastruktur ist dabei
ein bedeutendes Thema.

Wir wollen auf beiden Seiten
der Grenze eine bessere Infrastruktur
erreichen
und die wirtschaftliche Kooperation
verstärken.

Dazu gehört es, das Straßen
grenzüberschreitend geplant
und ausgebaut werden,
aber vor allem
die Bahnverbindungen
sind auszubauen.

Denn wir brauchen
mehr Verkehr auf der Schiene
und müssen
die Klimafreundlichkeit der Schiene
verbessern.

Mit diesem Ziel wurden die Regionalisierungsmittel in den vergangenen Jahren deutlich erhöht. 2021 sind wir bereits bei rund 9 Milliarden Euro.

So kann die Schiene weiter elektrifiziert und vorhandene Trassen reaktiviert werden.

Hier in NRW konnten in den letzten Jahren bereits viele Milliarden Euro für Instandsetzung, Modernisierung und Ausbau der Bahn eingesetzt werden.

Mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III zwischen der DB und Bund wurden Investitionen in Erhalt und Sanierung der Schieneninfrastruktur bis 2029 im Umfang von 86 Mrd. Euro vereinbart.

Die Deutsche Bahn wird bis 2030
zusätzlich 11 Milliarden Euro
Eigenkapital im Rahmen des
Klimaschutzprogramms erhalten.

Dazu kommen zur Kompensation
coronabedingter Einnahmeausfälle
zusätzlich bis zu 5 Milliarden Euro.

Der Deutschland-Takt
soll dann noch
die Nah- und Fernverkehrsangebote
besser verzahnen.

Der Bundesverkehrswegeplan
sichert die dafür notwendigen
Infrastrukturen.

Für den Schienengüterverkehr
sollen zudem
intermodale Güterknoten
und Gleisanschlüsse
aus und neugebaut
und Elektrifizierung
und Digitalisierung
vorangebracht werden.

Die Voraussetzungen
sind damit
wirklich vielversprechend.

Es wird nun an uns liegen, dieses
Jahrzehnt auch erfolgreich zu nutzen.

Beim RE 10 sind wir ja bereits
beim Ausbau.
Er ist damit ein gutes
und wichtiges Beispiel.

Im Haushaltsausschuss hatten wir
insgesamt 500 Millionen Euro für das
Programm
„Digitale Schiene Deutschland“
bewilligt.

Zu den bundesweit 13 Pilotprojekten
zur digitalen Umrüstung
von Bahnstrecken
zählt auch die Strecke
des Regionalexpress 10
zwischen Kempen und Kleve.

Ich behaupte,
ohne das Engagement
von Barbara und mir,
wär das wohl nicht der Fall.

Knapp 45 Millionen Euro
zuzüglich weiterer Landesmittel
und damit insgesamt
nahezu 70 Millionen Euro
werden für digitale
Stellwerkstechnik bereitgestellt.

Barbara und ich hatten uns
viele Jahre für diese Modernisierung
der ab Kempen eingleisigen
und technisch veralteten Strecke
eingesetzt.

Es reicht eben nicht,
bei der Nordwestbahn
Verbesserungen einzufordern,
solange die Bahnstrecke
unzulänglich ist.

Das ändert sich nun
hoffentlich schnell.

Wir retten das Klima aber nicht
mit der Bahn allein.
Das ist gerade hier
im ländlichen Raum
vollkommen klar.

Den Individualverkehr,
also vor allem
das Elektroauto fördern wir ja bereits
und es gibt auch zunehmend
ein gutes Angebot in dem Bereich.

Schwieriger ist die Situation noch bei den größeren Fahrzeugen und damit im Güterverkehr.

Es können nicht alle Güter auf die Schiene.

Das wachsende Gesamtvolumen im Güterverkehr ist mit leicht stärkerem Wachstum auf der Schiene verbunden.

Die Verteilung auf die Verkehrsträger blieb aber im vergangenen Jahrzehnt weitgehend unverändert, trotz starker Förderung. Strukturelle Barrieren, wie Verfügbarkeit, Flexibilität und Umlademöglichkeiten bestehen fort.

Hier müssen wir die Modernisierung massiv vorantreiben und den kombinierten Verkehr stärken, z. B. durch moderne Binnenhäfen als trimodale Güterverkehrszentren, vor allem aber mit weiterer Digitalisierung und Vernetzung. Dafür werden wir gezielt finanzielle Förderungen und Anreize geben.

Und dann brauchen wir aber auch klimaneutrale Lkw.

Wir werden die Förderung für elektrische oder wasserstoffbetriebene LKW und andere alternative Antriebsarten beibehalten und wo sinnvoll ausweiten.

Im Moment steht Batterieelektrik im Fokus.

Für die Kurz- und Mittelstreckenverkehre brauchen wir als nächstes viele Ladepunkte auf den Betriebshöfen.

Mit der im August durch die EU genehmigten Förderrichtlinie für Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben steht für batterie-, brennstoffzellen- und (Oberleitungs-) hybridelektrische Fahrzeuge und entsprechende Tank- und Ladeinfrastruktur ein Förderprogramm bereit.

Grundsätzlich schließen wir
aber keine Technologie aus.

Auch mit flüssigem Erdgas,
dem so genannten LNG,
lässt sich der CO₂-Fußabdruck
gegenüber Diesel um 20% senken.
Im Moment ist Bio-LNG
eine sinnvolle Brückentechnologie
für den Fernverkehr.
Mittelfristig muss dafür auch die
Brennstoffzelle in Praxistests
weiter erprobt werden.

Aber das ist auch klar.
Wenn Elon Musk anfängt zu lachen,
weil Armin Laschet
von Wasserstoff spricht,
ist das zwar einerseits überheblich,
hat aber eben auch gute Gründe.

Tatsächlich wird es für Pkw
in diesem Jahrzehnt
nur um Batteriebetriebene Fahrzeuge
gehen.

Ich habe viele Themen angerissen.
Abschließend will ich noch eins
klar sagen:
die Fortentwicklung des ÖPNV
bleibt Grundlage
der notwendigen Verkehrswende.

Wir werden ab dem nächsten Jahr
mit Thomas Kutschaty
den Investitionsstau in NRW
überwinden,
die Verkehrsträger ausbauen
und ein robustes Netz sicherstellen.

Der Öffentliche Personennahverkehr
ist für uns Teil
der öffentlichen Daseinsvorsorge
und muss für alle Menschen
verfügbar sein.
Qualität und Quantität des Angebots
werden wir erhöhen.

Den Anforderungen der Zukunft,
wie Angebote auf Abruf,
die die volle Digitalisierung
des gesamten ÖPNV erfordern,
werden wir dabei gerecht.
E-Ticketing-Systeme,
in die alle Transportoptionen
eingebunden sind,
können so
flächendeckend umgesetzt werden.

Damit bin ich im Moment
am Schluss.
Ich hoffe,
ich habe niemanden gelangweilt
und konnte zeigen,
dass wir noch vieles vorhaben
und, dass wir dafür
Sozialdemokraten in
Regierungsverantwortung
in Deutschland
und in NRW dringend brauchen.

Gemeinsam und solidarisch
schaffen wir das.
Scholz packt das an! Das stimmt.
Aber wir alle packen das auch an
und ohne uns geht es nicht!

Vielen Dank für Eure
Aufmerksamkeit.

