

Deutscher Bahnkunden-Verband e. V.

VCD Nordost e. V.

Wahlprüfsteine des Deutschen Bahnkunden-Verbands e.V. (DBV) und des VCD Nordost e.V. anlässlich der Landtagswahlen in Mecklenburg-Vorpommern im Herbst 2021 zum Thema: Verkehrspolitik in der Legislaturperiode 2021 – 2026

Im Herbst 2021 sind die nächsten Landtagswahlen im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern geplant. Bezüglich der verkehrspolitischen Ziele in der Legislaturperiode 2021– 2026 bitten der Deutsche Bahnkunden-Verband e. V. (DBV) sowie der VCD Nordost e.V. (Landesverband für Berlin und Mecklenburg-Vorpommern) daher um Stellungnahme zu nachfolgenden Fragen.

Vom DBV sowie vom VCD Nordost erfolgt nachfolgend regelmäßig eine Prüfung, was von den Parteien bezüglich des Schienenverkehrs und des sonstigen ÖPNV tatsächlich umgesetzt wurde.

---

## **1. Neuausrichtung Bahnpolitik und Umsetzung einer Mobilitätswende**

Das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern verzeichnet weiterhin eine steigende PKW Nutzung bei einem gleichzeitig bundesweit sehr geringen Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Plant Ihre Partei aufgrund dieses deutlichen Missverhältnisses eine Gesetzesinitiative (z. B. Landesmobilitätsgesetz) zur Förderung des Schienenverkehrs und des sonstigen ÖPNV, zur Erreichung höherer Fahrgastzahlen und eines höheren Modal-Split-Anteils für den ÖV (> 10 Prozent, Verdoppelung der Nachfrage)?

### **Antwort zu 1.: Neuausrichtung Bahnpolitik und Umsetzung einer Mobilitätswende**

Eine Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal-Split in Mecklenburg-Vorpommern ist ein wichtiger Schritt, um die Mobilitätswende einzuleiten. Dazu müssen Bus, Bahn, Fahrrad, Fähre sowie Wege zu Fuß oder wo notwendig auch mit dem Auto gemeinsam gedacht werden. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN werden sich deshalb dafür einsetzen, das vorhandene Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) zu einem Mobilitätsgesetz weiterzuentwickeln. In Verbindung mit dem ÖPNVG M-V ist auch der Landesverkehrsplan neu aufzustellen und in diesem Ziele festzulegen, die zu einem Ausbau des ÖV führen. Voraussetzung dafür ist unter anderem auch, dass Potentialanalysen aufzeigen, wie sich einzelne Maßnahmen zur Stärkung des ÖV auf den Modal-Split auswirken.

## **2. Einführung eines landesweiten MV-Tarifs für Bahn und Bus und Dachmarketing für das Bahnland MV**

a) Wird Ihre Partei eine Initiative starten, um kurzfristig in Mecklenburg-Vorpommern einen landesweiten und einheitlichen Verkehrstarif (MV-Tarif) nach dem Vorbild anderer Bundesländer (z.B. Schleswig-Holstein, Baden-Württemberg) im SPNV und ÖPNV anzubieten?

b) Hält Ihre Partei nach dem Vorbild mehrerer Bundesländer die Einführung einer Dachmarke „Bahnland MV“ für notwendig, um den vom Land MV verantworteten SPNV effizienter, insbesondere bei der Wohnbevölkerung sowie im Tourismusverkehr, zu

vermarkten und somit einen Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den umweltfreundlichen Schienenverkehr zu fördern?

Antwort zu 2.: **Einführung eines landesweiten MV-Tarifs für Bahn und Bus und Dachmarketing für das Bahnland MV**

a) Ziel von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist ein „M-V-Tarif“ für ein kostengünstiges, durchgängig gültiges Ticket für alle Verbindungen mit Bussen und Bahnen. Um dieses Ziel kurzfristig umsetzen zu können müssen verschiedene Voraussetzungen erfüllt sein. Für einen M-V-Tarif und einem besseren ÖPNV braucht es eine entsprechende Finanzierung. Bund, Land und Kommunen müssen sich an dieser so umfassend beteiligen, dass in jeder Ecke des Landes ein verlässlicher und regelmäßiger ÖPNV gewährleistet wird. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN werden sich dafür einsetzen, dass dieses Ziel möglichst zeitnah erreicht wird. Wichtig ist hierbei auch, dass die Interessen der vielen tausend Pendler und Besucher, die in enger Verflechtung mit Angeboten des VBB und HVV stehen mitgenommen werden. Die Einführung eines „M-V-Tarif“ darf aber nicht dazu führen, dass ein Ausbau des ÖV-Angebotes verhindert wird, weil beispielsweise vom Bund zu wenig finanzielle Mittel für ÖV-Angebote zur Verfügung gestellt wird, deshalb werden wir uns für eine Bundesratsinitiative des Landes zur Verdoppelung der Regionalisierungsmittel stark machen.

b) Ein qualitativ hochwertiges Mobilitätsangebot ist für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ein wichtiges Ziel. Gute Angebote werben oft auch bereits für sich selbst, weil überzeugte Nutzer weiteren potentiellen Nutzern das Angebot empfehlen. Die Vermarktung des SPNV-Angebotes muss aber unabhängig von Mundpropaganda proaktiv erfolgen, um alle möglichen Zielgruppen zu erreichen. Der Name einer Dachmarke ist letztendlich davon abhängig, wie sich ein künftiges Konzept aus allen Mobilitätsangeboten darstellt.

**3. Planungen zum Deutschlandtakt**

Am 30. Juni 2020 wurde seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) der 3. Gutachterentwurf des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt vorgestellt.

(Link: <https://www.deutschlandtakt.de/news-und-downloads/downloads/#articlefilter=alle>)

a) Wie beurteilt Ihre Partei den 3. Gutachterentwurf im Hinblick auf eine erfolgreiche Entwicklung des Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrs im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern?

b) Wo sieht Ihre Partei Verbesserungspotenziale am 3. Gutachterentwurf des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt, bzw. welche ergänzenden Maßnahmen plant Ihre Partei (bundespolitisches Ziel ist eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030)?

Antwort zu 3.: **Planungen zum Deutschlandtakt**

a) Der 3. Gutachterentwurf muss differenziert gesehen werden. Einerseits sind die meisten Hauptachsen wieder mit einem vollumfänglichen Fernverkehr vorgesehen, der im Grundsatz in die wichtigen Taktknoten des Landes zum SPNV integriert ist. Dennoch bestehen

Angebotslücken, wie bspw. bei der Insel Usedom, dem Oberzentrum Neubrandenburg und auch einer direkten Anbindung von Fischland-Darß.

Im Regionalverkehr bestehen im 3. Gutachterentwurf sowohl quantitative, als auch qualitative Defizite. Quantitativ ist vor allem die Beibehaltung von zahlreichen Stichstrecken (z.B. Waren – Malchow) zu nennen, anstatt durch Lückenschlüsse und der Wiederaufnahme/Reaktivierung ehem. Strecken eine Netzwirkung zu erzielen. Auch die Taktung ist nicht auf allen Strecken mindestens stündlich gegeben. Qualitativ zeigt das SPNV-Netz deutliche Unterschiede der verschiedenen Strecken auf. Abseits der Strecken mit Fernverkehrsangeboten sinkt die Reisegeschwindigkeit und damit die Attraktivität deutlich ab.

Der Deutschlandtakt zeigt für den Güterverkehr nur Angebote auf, die mind. einen 2-Stunden-Takt abbilden. Dabei spielen in M-V nur die Häfen Wismar und Rostock eine wesentliche Rolle. Hier zeigt sich, dass eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene abseits der Häfen planerisch noch nicht stattgefunden hat.

b) Verbesserungspotenziale ergeben sich vor allem bei der Beseitigung der Defizite. Eine Reaktivierung von Strecken als auch verschiedene Lückenschlüsse (z.B. Rehna – Schönberg) sollen dazu beitragen, eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen zu erreichen. Das kann jedoch nur mit einer leistungsfähigen Bahninfrastruktur einhergehen. Dort wo nötig, muss die Höchstgeschwindigkeit angehoben oder auf eingleisigen Strecken die Kreuzungsbahnhöfe angepasst/ausgebaut werden. Sofern nötig müssen auch die SPNV-Betriebskonzepte überarbeitet werden. Das betrifft z.B. die Strecke Bützow – Güstrow – Neubrandenburg – Pasewalk – Stettin ebenso, wie Neustrelitz – Stralsund. Auf der Strecke Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund (- Ostseebäder) ist mit einer Anpassung der Infrastruktur ein nachfragegerechtes Fernverkehrsangebot mit anderen Großstädten Deutschlands zu etablieren. Weitere Maßnahmen können in der Anbindung der Fährhäfen und der Einführung von landesbedeutsamen Buslinien in Verzahnung mit den Bahnknoten sein.

#### **4. Reaktivierung von Bahnstrecken für den Personen- bzw. Güterverkehr**

Für ein qualitativ besseres Angebot im Schienenpersonenverkehr bzw. Schienengüterverkehr gibt es mittlerweile in etlichen Bundesländern (z. B. in Baden-Württemberg) Planungen zur Reaktivierung von derzeit stillgelegten Bahnstrecken. Auf welchen Strecken plant Ihre Partei bis zum Jahr 2030 eine Reaktivierung im Schienenpersonen- und/oder im Schienengüterverkehr (abgesehen von der Darßbahn Barth – Prerow), um eine Verkehrswende einzuleiten (z. B. in Bezug auf die Mecklenburgische Südbahn)?

Antwort zu 4.: **Reaktivierung von Bahnstrecken für den Personen- bzw. Güterverkehr**

Reaktivierungen für den Personenverkehr:

- Ducherow – Swinemünde über die Karniner Brücke
- Wiederaufnahme des SPNV auf der Mecklenburgischen Südbahn zwischen Parchim und Malchow, sowie Güstrow – Meyenburg
- Darßbahn mit Weiterführung bis Graal-Müritz (-Hohe Düne) / Ribnitz-Damgarten

- Mirow – Wittstock

Zu prüfen wären auch die Strecken Ratzeburg – Zarrentin, Neustrelitz – Feldberg und Greifswald -Lubmin (Weiterführung bis Wolgast).

Gleichzeitig können alle genannten Strecken auch Bedeutung für den Güterverkehr haben. Diesbezüglich muss bei einer Wiederinbetriebnahme die Infrastrukturkapazität eine Berücksichtigung finden.

## 5. Entlastung der Insel Usedom vom Pkw-Verkehr

Speziell in der Urlaubszeit hat der Pkw-Verkehr auf der Insel Usedom und auf den Zufahrtsstrecken bereits seit Jahren ein nicht mehr akzeptables Ausmaß erreicht.

a) Welche Konzepte hat Ihre Partei zur Entlastung der Insel Usedom vom Pkw-Verkehr?

b) Mit dem Wiederaufbau der Bahnstrecke Ducherow – Świnoujście (Swinemünde) –Seebad Ahlbeck (- Seebad Heringsdorf) würde die Bahnreise im Vergleich zur derzeitigen Situation deutlich beschleunigt und damit gegenüber dem Pkw spürbar attraktiver. Welche Maßnahmen plant Ihre Partei zur Beschleunigung des Projekts zum Wiederaufbau obiger Eisenbahnstrecke?

c) Setzt sich Ihre Partei für die Nutzung der Kur- und Gästekarten als Fahrausweis nicht nur im Regionalbusliniennetz der Usedomer Bäderbahn (UBB), sondern auch in den Zügen ein? Was plant Ihre Partei bezüglich der Verbesserung in dieser Angelegenheit? Bitte begründen Sie Ihre Entscheidung.

### Antwort zu 5.: Entlastung der Insel Usedom vom PKW-Verkehr

a)

Die Insel Usedom ist Sehnsuchtsort für viele Menschen und damit auch ein touristischer Hotspot des Landes. Hierdurch ist bereits jetzt die Grenze der Belastung im Verkehrsbereich in den Sommermonaten auf den Straßen erreicht. Mit dem Ausbau der zweiten Inselzufahrt im Rahmen der OU Wolgast und dem Bau des Swinetunnels werden weitere Verkehrsströme die Insel erreichen. Will man dem individuellen Verkehr verträglich Herr werden, müsste man die B 111 über die Insel ausbauen und würde ein Straßenbauwerk vergleichbar mit der B 96n auf Rügen erhalten. Bereits auf Rügen hat dieses Bauwerk dem Reiz der Insel massiv geschadet. Auf Usedom wären die Folgen für Natur und Umwelt noch weitaus massiver

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Mecklenburg–Vorpommern setzen sich deshalb auf allen Ebenen für ein Mobilitätskonzept für die Insel Usedom ein, dass dem öffentlichen Verkehr und dem Radverkehr absolute Priorität einräumt.

Für den Bahnverkehr ist für uns deshalb die Wiedereinrichtung der Schienenstrecke Ducherow–Swinemünde–Heringsdorf (Karniner Brücke), die Einrichtung einer umsteigefreien Verbindung bis Greifswald mind. im Stundentakt, der Ausbau der Kreuzungsbahnhöfe zur besseren Taktung auf der Schienenstrecke Züssow – Heringsdorf – Swinemünde, die Einführung eines mind. 15 Minuten Taktes, sowie die Verbesserung der Situation in den Bahnhöfen, damit Reisende sich dort auch aufhalten können Ziel für die Insel Usedom

Allein mit einer Verbesserung des Bahnangebotes wird sich die verkehrlich prekäre Situation nicht verbessern lassen. deshalb muss auch dem sonstigen ÖPNV und dem Radverkehr die notwendige Priorität eingeräumt werden. Hierzu zählt vor allem die Verbesserung des Linienverkehrs auf der Insel und den Zufahrten. Jeder Ort auf der Insel muss mind. stündlich, im Sommer halbstündlich, angebunden sein. Insbesondere in den Tagesrandzeiten muss das Angebot auch auf die Angebote auf der Insel angepasst sein. Auch für den Weg zum Strand wollen wir statt großer Parkplatzflächen einen Buspendelverkehrs mit Kleinbussen vorzugsweise mit Elektroantrieb von den Bahnhöfen einrichten.

Der Radverkehr ist auf der Insel nicht nur für die Gäste ein bevorzugtes Verkehrsmittel. Gefördert werden muss aber auch der Fußverkehr. Bislang wird die Infrastruktur auf der Insel im wesentlichen dem motorisierten Individualverkehr untergeordnet. Um das zu ändern muss das Rad- und Fußwegenetz auf der Insel verbessert werden, insbesondere müssen Lückenschlüsse für durchgehende Rad- und Fußwege priorisiert werden, ein durchgehendes, überregionales und regionales Radwegenetz über Anklam und Greifswald nach Usedom und ums Stettiner Haff geschaffen werden, ein Wanderwegenetz für Tourismus und Naherholung muss über die Insel errichtet werden, hierfür sind auch sog. „Verschwundene Wege“ wieder zu reaktivieren, für die Hauptverkehrsstraßen sind sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende zu schaffen.

Zur Unterstützung dieser Maßnahmen braucht es eine konsequente Verkehrsberuhigung in den Ortslagen durch Einführung von Tempo 30, die Ortsumfahrung Wolgast lehnen wir in der aktuell geplanten Variante als teures, überflüssiges Mammutprojekt an falscher Stelle ab.

b) Eine wesentliche Beschleunigung wird die Bereitstellung der nötigen Finanzen darstellen. Entscheidend hierzu ist es bereitstehende Fördermittel von Bund und/oder EU mit Landesmitteln zu nutzen, wofür BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sich verstärkt einsetzen werden. Zum anderen muss es gelingen die polnischen Partner aktiv in das Projekt einzubinden. Erfahrungen aus der Verlängerung der Bahnstrecke Ahlbeck – Swinemünde müssen dazu ebenso genutzt werden.

c) Die Nutzung der Kur- und Gästekarte als Fahrausweis in den UBB-Zügen ist ein Beitrag, den ÖV vor Ort attraktiver zu gestalten. Entscheidend ist, dass entstehende Einnahmeausfälle kompensiert werden können. Abgewogen werden müsse auch, wie sich eine Freigabe auf die Kapazitäten der Züge auswirken. Daraus ergibt sich, dass ein Umsetzungskonzept notwendig ist, dass von den Ostseebädern, der UBB und Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV) zu erstellen ist. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN werden sich dafür einsetzen, dass ein entsprechender Auftrag an die VMV erteilt wird.

## **6. Qualitative Verbesserung der Bahnstrecken (Berlin –) Neustrelitz – Stralsund und Rostock - Stralsund**

a) Während der Abschnitt Berlin – Neustrelitz (- Rostock) in den vergangenen Jahren grundlegend modernisiert und für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut wurde, ist dies im Abschnitt Neustrelitz – Stralsund nicht der Fall. Welche Maßnahmen plant Ihre Partei in der Relation Neustrelitz – Stralsund, um im Schienenverkehr im Vergleich zum Pkw deutlich attraktivere Fahrzeiten als derzeit zu erreichen?

b) Welche Maßnahmen plant Ihre Partei bezüglich des zweigleisigen Ausbaus bzw. zur Kapazitätserweiterung der Bahnstrecke Rostock – Stralsund?

Antwort zu 6.: **Qualitative Verbesserung der Bahnstrecken (Berlin -) Neustrelitz – Stralsund und Rostock – Stralsund**

a) Wie schon beim Punkt 3 b erwähnt, ist bei der Strecke Neustrelitz – Stralsund eine Überarbeitung des Betriebskonzeptes mit Berücksichtigung eines Fernverkehrsangebotes nötig, um im nächsten Schritt die Strecke infrastrukturell anzupassen. Zwischen Neustrelitz und Stralsund muss das Ziel sein, die Fahrzeit um mindestens 25 bis 30 Minuten zu senken.

b) BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN werden sich beim Bund verstärkt für die Ausbau der Strecke einsetzen, damit die Betriebsstabilität und Betriebsqualität auf einem hohen Niveau für einen verlässlichen Personen- und Güterverkehr gewährleistet ist. Für einen zweigleisigen Ausbau bzw. Kapazitätserweiterungen der Bahnstrecke Rostock – Stralsund müssen ggf. auch Landesmittel aufgebracht werden, wenn sich an der Position des Bundes nichts ändert.

**7. Verkehrsverlagerung durch Förderung von Gleisanschlüssen**

Im Masterplan Schienenverkehr vom Juni 2020 ist u. a. als Ziel festgelegt, dass der Marktanteil des Schienengüterverkehrs an der Transportleistung in Deutschland auf mindestens 25 % bis zum Jahr 2030 steigen soll.

a) Welche Maßnahmen plant Ihre Partei auf Landesebene, um benanntes Ziel zu erreichen?

b) Welche konkreten Maßnahmen plant Ihre Partei bezüglich einer effizienten Förderung von Gleisanschlüssen als Beitrag zur Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene?

c) Plant Ihre Partei ein Förderprogramm auf Landesebene, beispielsweise analog der Verfahrensweise im Bundesland Sachsen-Anhalt (s. a. „Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Investitionen zur Stärkung des regionalen Schienengüterverkehrs in Sachsen-Anhalt“ vom 17. Februar 2020)?

Link:<https://lvwa.sachsen-anhalt.de/das-lvwa/wirtschaft-bauwesen-verkehr/verkehrswesen/>

foerderung-von-investitionen-zur-staerkung-des-regionalen-schienengueterverkehrs-in-sachsenanhalt/

Antwort zu 7.: **Verkehrsverlagerung durch Förderung von Gleisanschlüssen**

a) Neben dem bundesweiten Masterplan Schiene ist ein Masterplan Schiene für das Land M-V notwendig, um die Güterströme in den einzelnen Regionen zu analysieren und Konzepte zu erarbeiten, die zu einer Bündelung gleicher Verkehrswege führen und einen Anreiz zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene aus finanzieller, ökonomischer und ökologischer Sicht geben. Hier erwarten wir auch eine stärkere Nachfrage der Unternehmen.

b) Für eine effiziente Förderung kommen unterschiedliche Maßnahmen in Frage. Das kann

die Höhe der zuwendungsfähigen Fördersumme in einem Förderprogramm und die Zweckbindungsfrist für eine Förderung sein. Ebenso können das steuerliche Erleichterungen für Unternehmer sein, die sich für eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene entscheiden. Hierzu müsse dann eine Initiative des Landes über den Bundesrat erfolgen, damit eine bundesweit einheitliche Regelung zu Steuererleichterungen den Effizienzerfolg erhöht. Eine weitere Maßnahme kann auch zusätzlich die Elektrifizierung von vorhandenen / neuen Schienenstreckenabschnitten an Gewerbebetriebe/Gewerbegebiete sein, um dort wo möglich zusätzliche Rangierlokomotiven zu vermeiden (erste / letzte Meile).

c) Ein Förderprogramm auf Landesebene ist in M-V bereits mit der "Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für den Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur" für die Errichtung, Modernisierung oder den Ausbau von Verkehrsanlagen zur Anbindung von Gewerbegebieten und -betrieben an das überregionale Schienenverkehrsnetz vorhanden. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN werden sich dafür einsetzen, das diese Förderung verstetigt und für eine effiziente Förderung angepasst wird.

### **8. Weitere Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken**

Noch immer sind diverse Strecken im Schienennetz nicht elektrifiziert (in Mecklenburg-Vorpommern z. B. die Strecken (Güstrow -) Lalendorf – Neubrandenburg – Pasewalk – Grenze D/PL, Lübeck – Bad Kleinen, Wismar – Rostock).

Welche Elektrifizierungs-Projekte plant Ihre Partei in der kommenden Legislaturperiode im Bereich der Schieneninfrastruktur (als Beitrag zum Ausbau der Elektromobilität) umzusetzen?

#### **Antwort zu 8.: Weitere Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken**

Wie Sie bereits in Ihrer Problembeschreibung erwähnt haben ist die Strecke Lalendorf - Neubrandenburg - Pasewalk - Grenze D/PL ein Kandidat aus Sicht von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Für den Personenverkehr ist dabei die Strecke Jatznik - Ueckermünde mit einzubeziehen, um beim Einsatz von reinen Elektrotriebzügen weiterhin Durchbindungen aus Richtung Bützow nach Ueckermünde anbieten zu können. Mit der elektrifizierten Strecke Lalendorf - Grenze D/PL kann auch eine weitere durchgehende Strecke zur Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene zwischen Deutschland und Polen angeboten werden. Weitere Strecken für eine Elektrifizierung sind Bad Kleinen - Lübeck und Wismar - Rostock. Für letztere Strecke wird entscheidend sein, wie diese Strecke im Personen- und Güterverkehr weiterentwickelt wird.

Situationsbedingt mit der Weiterentwicklung des SPNV können weitere Strecken für eine Elektrifizierung in Frage kommen. Das gilt bspw. auch für die Reaktivierung der Strecke Ducherow - Swinemünde.

Für Rückfragen stehen Ihnen Herr Christian Schultz (für den DBV e.V.) unter der Telefonnummer 0152 04057621 sowie Herr Dr. Wilfried Kramer (für den VCD Nordost e.V.) unter der Telefonnummer 0151 43208943 gern zur Verfügung.

Deutscher Bahnkunden-Verband e.V. (DBV)

Wilmersdorfer Straße 113/114

10627 Berlin

Email: [personenverkehr@bahnkunden.de](mailto:personenverkehr@bahnkunden.de)

Internet: [www.bahnkunden.de](http://www.bahnkunden.de)

VCD Nordost e.V.

Yorckstraße 48

10965 Berlin

Email: [info@vcd-nordost.de](mailto:info@vcd-nordost.de)

Internet: [www.vcd-nordost.de](http://www.vcd-nordost.de) 16.02.2021