**ANTWORTEN VON:**
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Brandenburg**

# Fragen anlässlich des Wahlkampfes zur Landtagswahl im Bundesland Brandenburg am 01. September 2019 an die im Landtag vertretenen Parteien zum Thema:

# „Verkehrspolitik in der nächsten Legislaturperiode“

Am 01. September 2019 erfolgt die nächste Landtagswahl im Bundesland Brandenburg. Bezüglich der verkehrspolitischen Ziele in der nächsten Legislaturperiode bittet der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV) um Stellungnahme zu nachfolgenden Fragen.

Wir bitten um Antworten bis zum 10. Juli 2019, damit diese im Rahmen unseres nächsten Bundesverbandsrats zur Diskussion gestellt werden können. Seitens des Deutschen Bahnkunden-Verbandes (DBV) mit seinen Mitgliedsorganisationen und Partnerinstitutionen erfolgt in der nächsten Legislaturperiode eine jährliche Prüfung, was seitens der Parteien, insbesondere von denen, die die Regierung stellen, bezüglich des Schienenverkehrs tatsächlich umgesetzt wurde. Über entsprechende Pressemitteilungen bzw. Pressekonferenzen erfolgt eine Information der Öffentlichkeit.

**1.) Verkehrsverlagerung (Personen- und Güterverkehr) von der Straße auf die Schiene**

a) Wie beurteilt Ihre Partei das Thema „Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene“?

*Die Verkehrsverlagerung ist nach der Verkehrsvermeidung der wichtigste Teil grüner Verkehrspolitik noch vor der Verbesserung (Vermeiden-VERLAGERN-Verbessern). Der Schienenverkehr bietet gegenüber dem Straßenverkehr zahlreiche Vorteile: Er hat eine geringere Klimabelastung, verursacht weniger Unfallopfer (Nach Angaben der Polizei wird jeder sechste Unfall in Brandenburg durch einen Laster verursacht), deutlich weniger Lärm, Luftschadstoffemissionen und Flächenverbrauch. Er transportiert Menschen, die anders kaum mobil sein könnten, weil sie sich z.B. kein Auto leisten können oder aufgrund des Alters nicht mehr Auto fahren oder noch nicht können. Damit ist Öffentlicher Nahverkehr ist Daseinsvorsorge. Fast alle dieser Argumente zählen genauso für den Güterverkehr. Gerade dort ist auch die Entwicklung der Kohlendioxid-Emissionen besonders besorgniserregend. Während die gesamten Kohlendioxid-Emissionen des Pkw-Verkehrs zwischen 1995 und 2017 um 0,5 % angestiegen sind, gab es beim Straßengüterverkehrs im selben Zeitraum einen Anstieg von sogar 20 %. Eigentlich muss es aber um eine Verringerung der Kohlendioxid-Emissionen im Verkehrssektor gehen. Während in anderen Bereichen (z.B. im Energiesektor) durchaus Fortschritte bei der Reduzierung der Emissionen zu verzeichnen sind, sinken sie beim Verkehr nicht, sondern steigen sogar noch. Die Klimadiskussion zeigt also besonders dringlich, wie wichtig eine Verlagerung ist, auch wenn die o.g. anderen Faktoren (Lärm, Flächenverbrauch, Unfallopfer und Luftschadstoffe) nicht vergessen werden sollten.*

b) Welche konkreten Maßnahmen wird Ihre Partei zur aktiven Verkehrsverlagerung gemäß Position a) in der kommenden Legislaturperiode einleiten und umsetzen?

*Bisher ist das Auto in Brandenburg immer noch das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel (46%), nur 11% werden durch den ÖPNV erbracht. Auch 85% der Güter werden auf der Straße transportiert. Wir wollen, dass Infrastruktur und Mobilitätsangebote insgesamt so beschaffen sind, dass die Menschen nicht auf das Auto angewiesen sind. Wir setzen dabei neben der Stärkung von Fuß- und Radverkehr auf eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots. Da viele Mobilitätsströme Brandenburgs Berlin als Durchgangs-, Ausgangs- oder Zielpunkt haben, fordern wir einen gemeinsamen Landesnahverkehrsplan (LNVP) für beide Länder. Wir wollen die vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel vollständig für die Bestellung von Zug-km nutzen. Wir wollen mindestens einen Einstundentakt zwischen 5 und 22 Uhr an Wochentagen durch Regionalverkehr und eine weitere Verbindung um Mitternacht. Bei*

*vielfrequentierten Strecken ist eine Taktverdichtung weit darüber hinaus notwendig. Alle kreisfreien Städte sollen unter der Woche über die Hauptverkehrsstrecken im 20Minuten-Takt angebunden sein. Zusätzlich zu Regionalbahnen und –expressen wollen wir einen Metropolexpress (ME) einführen. Dieser soll die Lücke zwischen S-Bahn und Regionalverkehr schließen, indem er im Berliner Umland an möglichst allen Bahnhöfen, in Berlin dagegen nur an den zentralen Knotenpunkten hält. Für die S-Bahn in Brandenburg ist der Zehnminutentakt unser mittelfristiges Ziel. Die vom Bund angekündigte Unterstützung für die Einführung eines Taktfahrplans (Deutschlandtakt) unterstützen wir ausdrücklich und wollen einen Brandenburg-Takt bereits vorher im Land so weit wie möglich erreichen. Erforderlich sind auch Querverbindungen innerhalb Brandenburgs, insbesondere über Kreisgrenzen hinweg. Für die Strecken, auf denen das über den Schienenverkehr nicht möglich ist, fordern wir den Aufbau eines Netzes landesbedeutsamer Buslinien, analog zu dem bereits bestehenden System in Sachsen-Anhalt. Dieses kann das Konzept der bestehenden Plus-Busse aufgreifen und erweitern. Dadurch kann die Netzfunktion des SPNV unterstützt werden. Das in der Mobilitätsstrategie formulierte Ziel, den Anteil des Umweltverbunds (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) an den zurückgelegten Wegen von 47 Prozent (Stand 2008) auf 50 Prozent in 2030 zu erhöhen, ist völlig ambitionslos. Wir wollen erreichen, dass dieser Anteil bis 2030 auf zwei Drittel am gesamten Verkehrsvolumen steigt. Zudem soll es überall in Brandenburg möglich sein, ohne ein eigenes Auto ein gutes Leben zu führen.*
*Beim Güterverkehr wollen wir uns dafür einsetzen, dass die LKW-Maut zu einer Logistikabgabe weiterentwickelt wird. Dabei soll die Maut auf Bundestraßen höher ausfallen als auf den Autobahnen, um den LKW-Verkehr wieder auf den Autobahnen zu konzentrieren und ihn aber auch insgesamt zu verteuern, um die volkswirtschaftlichen Kosten durch Lärm, Abgase etc. den Verursachern anzulasten. Dort wo alle anderen Maßnahmen versagen, wollen wir Durchfahrtsverbote für den Transit-LKW-Verkehr durchsetzen.*

**2.) Rolle des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zur Erreichung der Klimaschutzziele**

a) Welche Rolle spielt der ÖPNV für die Realisierung der Klimaschutzziele bzw. der Energiewende im Bundesland Brandenburg?

*Die Rolle des ÖPNV bei der Realisierung der Energiewende ist wichtig und wirkt auf zweierlei Arten. Zum Einen bringt die Verlagerung des Verkehrs vom MIV zum ÖPNV bereits Effekte (siehe Frage 1: Vermeiden-VERLAGERN-Verbessern). Zum Anderen kann der ÖPNV noch verbessert werden (Vermeiden-Verlagern-VERBESSERN). Zwar wird viel über E-Mobilität gesprochen und werden auf viele Gelder unter dieser Überschrift vergeben, nur leider ist allzuoft nur das E-Auto gemeint. So fahren auf vielen Schienenstrecken noch Dieselzüge. Hier gilt es sowohl sparsame Züge zu entwickeln als auch die Antriebsart zu verändern. Bei den meisten Strecken ist eine Elektrifizierung sinnvoll, auf einigen wenigen können auch Batteriebetrieb oder erneuerbare Energieträger (z.B. Wasserstoff, Brennstoffzelle) Sinn ergeben. Darüber hinaus sind Hybridfahrzeuge, die zwischen den letztgenannten Antriebsarten wechseln können eine Option. Dabei ist wichtig, wie der Strom oder die erneuerbaren Energieträger produziert wurde. Im besten Falle natürlich aus Erneuerbaren Energien und auf keinen Fall durch Braunkohleverfeuerung. Für den straßengebundenen ÖPNV gilt es letztlich die gleiche Strategie zu verfolgen, um keine fossilen Energieträger mehr zu benötigen.*

b) Welche konkreten Maßnahmen wird Ihre Partei in der kommenden Legislaturperiode zu diesem Zweck veranlassen bzw. umsetzen?

*Wir wollen weitere Strecken elektrifizieren und neuere Antriebsarten, wie es die NEB bereits tut, testen und weiterentwickeln. Allerdings hat für uns die Engpassbeseitigung an der Infrastruktur höhere Priorität (siehe folgende Fragen). Zunächst muss die Verlagerung vorangetrieben werden, dann die Verbesserung. Zwar kann auch beides parallel geschehen, aber alles auf einmal wird nicht gelingen. Die Kreise und Kommunen wollen wir unterstützen die Busse Stück für Stück umzustellen.*

**3.) Ausbau des Schienenverkehrs in der Region Berlin/Brandenburg (Infrastruktur-Projekt i2030)**

Die Metropolregion Berlin/Brandenburg wächst. Angesichts schon derzeit bestehender Überlastungen, u. a. im Regionalbahnverkehr, besteht daher Handlungsbedarf. Für den weiteren Ausbau des Schienenverkehrs wurden verschiedene Teilprojekte in dem Infrastruktur-Projekt i2030 festgelegt. Für die Umsetzung ist eine Priorisierung der einzelnen Teilprojekte und ein konkreter Terminplan mit verbindlichen Zeitangaben erforderlich.

a.) Welche Fertigstellungstermine plant Ihre Partei konkret für die in dem Infrastruktur-Projekt i2030 gelisteten Einzelprojekte?

*Die aktuelle Landesregierung hat viel zu spät begonnen, auf massiv steigende Fahrgastzahlen zu reagieren. Mit dem Ausbau der Infrastruktur hätte aufgrund der vielen bekannten Engpässe schon vor Jahren begonnen werden müssen. Egal wie intensiv sich Brandenburg, Berlin und die Deutsche Bahn nun in ihrem Projekt i2030 bemühen, wird der Ausbau angesichts des Planungs- und Genehmigungsvorlaufs noch mindestens zehn Jahre auf sich warten lassen. Um nicht Gefahr zu laufen, dass einzelne Maßnahmen erst Mitte des Jahrhunderts fertig werden, muss im Gespräch mit der DB erörtert werden, was notwendig ist, um die Arbeiten zu beschleunigen. Die Länder Berlin und Brandenburg müssen bei der Finanzierung Prioritäten für einzelne Projekte setzen, zu den einzelnen Varianten sollten zügig Entscheidungen gefällt werden.*

b.) Welche ergänzenden Maßnahmen plant Ihre Partei zum Infrastruktur-Projekt i2030 angesichts des verkehrspolitischen Ziels der Bundesregierung bezüglich einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 sowie der Sicherstellung der national verbindlich zugesagten Klimaschutzziele?

*Die bisherige Landesregierung ist mit i2030 zwar auf dem richtigen Weg, der darin vorgesehene Ausbau des Schienennetzes wird allerdings einem weiteren Pendlerwachstum nicht standhalten. Wir wollen prüfen, welche stillgelegten Eisenbahnstrecken in Brandenburg sinnvollerweise reaktiviert werden können und haben uns auch mit dem VDV und der Allianz pro Schiene ausgetauscht, als es um die Erstellung der Liste reaktivierungswürdiger Strecken ging, die dann vor kurzem veröffentlicht wurde. Weiteres folgt in den Antworten zu den nächsten Fragen.*

**4.) Ausbau der Strecke Berlin – Müncheberg – Kostrzyn (Ostbahnstrecke)**

Die Ostbahnstrecke wurde im Infrastruktur-Projekt i2030 leider nicht berücksichtigt, obwohl auch auf dieser Strecke die Nachfrage wächst. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 fand dieses Projekt ebenfalls keine Berücksichtigung. In der Seelower Erklärung „Zurück in die Zukunft!“ vom 03. Dezember 2018 wurden für diese Strecke verschiedene Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebsqualität bzw. zur Attraktivitätssteigerung beschrieben.

a) Welche konkreten Maßnahmen plant Ihre Partei in der kommenden Legislaturperiode bezüglich des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung der Gesamtstrecke?

*Die Bedeutung der Ostbahn für den Pendlerverkehr nimmt kontinuierlich zu. Es geht dabei nicht nur um die Menschen, die schon jetzt in den Zügen sitzen, es geht um die gesamte Region östlich von Berlin. Gibt es attraktive Verkehrsangebote, profitiert eine ganze Region. Die Ostbahn hat aber auch eine überregionale Bedeutung. Sie ist die am stärksten frequentierte Verbindung zwischen Deutschland und Polen.*

*Wir wollen ein Ausbauvorhaben, das die Ostbahn als Ganzes in den Blick nimmt. Angesichts der dargestellten Potentiale werden wir uns weiter dafür einsetzen, dass der Streckenabschnitt auf deutscher Seite zwischen Berlin und Küstrin-Kietz zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert wird.*

b) Welche Realisierungstermine plant ihre Partei für die einzelnen Teilabschnitte des Ausbaus der Gesamtstrecke?

Kurz- bis mittelfristig ist ein weiterer Ausbau von Kreuzungsbahnhöfen bzw. abschnittsweiser, zweigleisiger Ausbau für den 30-Minuten-Takt zwischen Kostryn und Berlin Ostkreuz erforderlich. Der Ausbau sollte so vorgesehen werden, dass perspektivisch mindestens 120 km/h auf dieser Strecke möglich sind.

**5.) Ausbau der „Lehrter Stammbahn“**

Die „Lehrter Stammbahn“ soll im Abschnitt Vorsfelde – Oebisfelde – Wustermark ausgebaut bzw. elektrifiziert werden. Aktuellen Planungen zufolge soll dieser Ausbau im Jahr 2034 abgeschlossen werden.

Welche Maßnahmen plant Ihre Partei vor dem Hintergrund der wachsenden Hauptstadtregion sowie des Ziels eines Elektrifizierungsgrads von 70 % für das Bahnnetz in Deutschland (bis zum Jahr 2025), um die Realisierungszeit zu verkürzen?

Siehe Antwort auf Frage 2b). Wir sehen den Bedarf und wollen diesen Prozess auch beschleunigen. Allerdings hat die Angebotsverbesserung (v.a. Engpassbeseitigung und Reaktivierung) für uns erstmal Priorität, sodass unsere Konzepte in diesem Bereich weiter fortgeschritten sind, als die Konzepte zur Beschleunigung der Elektrifizierung.

**6.) Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personen- und/oder Güterverkehr**

Nach der politischen Wende wurde im Land Brandenburg auf zahlreichen Strecken der Schienenverkehr eingestellt. Eine Wiederinbetriebnahme für den Personenverkehr erfolgte bislang lediglich zwischen Joachimsthal und Templin bzw. im Abschnitt Bad Saarow – Bad Saarow-Klinikum.

Welche Reaktivierungen plant Ihre Partei, u. a. vor dem Hintergrund der geplanten Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 und des Erreichens der Klimaschutzziele, in der kommenden Legislaturperiode für den Personen und/oder Güterverkehr (vgl. hierzu beispielsweise auch die Pressemitteilung vom 29. April 2019 bezüglich der entsprechenden Machbarkeitsuntersuchung im Bundesland Baden-Württemberg)?

*Die Deutsche Bahn hat sich zum Ziel gesetzt, allein im Fernverkehr die Zahl der Fahrgäste in den kommenden Jahren zu verdoppeln. In Berlin und Brandenburg sind die Fahrgastzahlen massiv angestiegen und wir wollen noch mehr Menschen in den ÖPNV bekommen. Zudem wollen wir den Güterverkehr weg von der Straße verlagern. Für diese Ziele muss das Schienennetz deutlich ausgebaut werden und hierzu gehört auch die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken. Zunächst brauchen wir einen Überblick darüber, wie der Zustand der stillgelegten Strecken ist, mit welchen Eigentumsverhältnissen wir es zu tun haben und mit welchem Aufwand die Strecken zu reaktivieren sind. Daraufhin müssen wir schnell entscheiden, welche stillgelegten Eisenbahnstrecken sinnvollerweise reaktiviert werden können. Noch sind wir im Prozess der Sichtung und Informationsbeschaffung. So haben wir uns eng mit VDV und Allianz pro Schiene ausgetauscht, als es*

*um die Erstellung der Liste reaktivierungswürdiger Strecken ging. Die dort vorgenommene Einteilung in Prioritäten A, B und C teilen wir.*

**7.) Herstellung der Barrierefreiheit**

a) Wie wird ihre Partei gewährleisten, dass bis zum 01. Januar 2022 die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV (entsprechend der Festlegung durch das Personenbeförderungsgesetz des Bundes) realisiert wird?

*Im Personenbeförderungsgesetz ist das Ziel festgeschrieben, eine vollständige Barrierefreiheit in Bussen und Straßenbahnen bis 2022 herzustellen. Um dieses Ziel zu erreichen, wollen wir die Gelder für den kommunalen ÖPNV um 10 Millionen Euro pro Jahr erhöhen sowie weitere 10 Millionen Euro pro Jahr für den Erhalt der Straßenbahnen zur Verfügung stellen und damit die Gemeinden, Landkreise und kreisfreien Städte bei dieser Aufgabe deutlich unterstützen. Im Gegenzug wollen wir als Land Mindeststandards bei der Bedienung von einzelnen Orten entwickeln.*

b) Welche Maßnahmen wird Ihre Partei in der kommenden Legislaturperiode einleiten, damit technische Hilfsmittel zur Barrierefreiheit (z. B. Aufzüge) auch tatsächlich dauerhaft einsatzbereit sind (siehe hierzu auch beigefügte Pressemitteilung des DBV-Regionalverbandes Potsdam-Mittelmark vom 25. April 2019)?

*Für Menschen, die etwa aufgrund einer Behinderung oder wegen eines mitgeführten Kinderwagens die Treppe nicht nehmen können, sind kaputte Aufzüge bzw. Rolltreppen weit mehr als ein Ärgernis. Sie erschweren den Zugang zum öffentlichen Nahverkehr unnötig bzw. verhindern ihn gänzlich. Die Situation am Potsdamer Hauptbahnhof ist absolut unbefriedigend, vor allem aufgrund der jeweiligen Dauer der Reparaturen. Hier ist v.a. Station und Service der DB gefordert schneller auf Störungen reagieren zu können und im Zweifel Alternativen anzubieten.*

**8.) Fahrradmitnahme in Zügen des Regionalverkehrs**

Welche Maßnahmen plant Ihre Partei zur Verbesserung der Fahrradmitnahmemöglichkeit in den Zügen des Regionalverkehrs bzw. zur Stärkung des Umweltverbundes Fahrrad/Schiene umzusetzen?

*Fahrrad und SPNV sind eine ideale Verbindung. Leider bringt die Fahrradmitnahme auch Probleme und Platzkonkurrenzen in den Zügen mit sich. Wir wollen deshalb zweigleisig fahren: Sowohl die Mitnahme erleichtern und attraktiver gestalten, als auch durch sichere und bequeme Abstellmöglichkeiten sowie attraktive Fahrradleihsysteme an den Bahnhöfen (am besten unter dem organisatorischen Dach des VBB) die Notwendigkeit der Fahrradmitnahme senken. So erhoffen wir uns insgesamt mehr Nutzer*innen für die Kombination Fahrrad-Zug, bei gleichzeitiger Senkung des Anteils an diesen Nutzer*innen, die das Fahrrad mit in den Zug nehmen.*

**9.) Rolle des Schienengüterverkehrs bei der Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene**

Welche Rolle spielt der Schienengüterverkehr für die Realisierung der Klimaschutzziele des Landes Brandenburg ?

*Siehe die Antworten auf die Fragen 1 und 2, die für diese Frage ebenfalls gelten: Da der Schienenverkehr deutlich klimaschonender ist, muss mehr Straßengüterverkehr auf die Schiene verlagert werden. Gleichzeitig gilt es, die Effizienz der Fahrzeuge im Schienengüterverkehr zu steigern.*

**10.) Verkehrsverlagerung durch Reaktivierung von Gleisanschlüssen bzw. Gleisanschlussförderungsprogramm**

In der Vergangenheit wurden Gleisanschlüsse auch im Bundesland Brandenburg in erheblichem Maße abgebaut. Diese sind dagegen ein wesentliches Mittel, um Verkehre von der Straße auf der Schiene auch tatsächlich zu verlagern.

a) Welche konkreten Maßnahmen plant Ihre Partei, um diese negative Entwicklung umzukehren?

*Wir haben im letzten Jahr einen Antrag in den Landtag eingebracht, und darin konkrete Forderungen aufgestellt, die teilweise bereits durch die Landesregierung übernommen wurden (z. B. ein landeseigenes Förderprogramm für nichtbundeseigene Eisenbahnen zum Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur). Zuletzt waren wir in Gesprächen mit der Holzverarbeitungsfirma Swiss Krono, um dort einen Gleisanschluss verbunden mit der Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Wittstock und Mirow zu realisieren. Wir müssen aber noch mehr tun, um dafür zu sorgen, dass es etwa wieder mehr Gleisanschlüsse in Brandenburg gibt.*

b) Plant Ihre Partei in der kommenden Legislaturperiode ein Gleisanschlussförderungsprogramm analog dem Gleisanschlussförderungsprogramm im Bundesland Hessen (vgl. Richtlinie zu Fördermitteln für den Schienengüterverkehr des Landes Hessen – Rili SGV)? Bitte begründen Sie Ihre Antwort.

*Wir wollen, dass bei Industrie- und Gewerbegebieten, die entsprechende Güter produzieren, der Gleisanschluss so selbstverständlich wird, wie die Anbindung an das Straßennetz. Wir wollen daher ein Gleisanschlussförderungsprogramm für Brandenburg prüfen.*

**11.) Ausbau des Kombinierten Verkehrs (KV) als Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele**

Um die Klimaschutzziele zu erreichen, kommt dem Ausbau des Kombinierten Verkehrs erhebliche Bedeutung zu (d.h. Ausbau der Verlagerungsinfrastruktur).

a) Welche konkreten Maßnahmen plant Ihre Partei in der kommenden Legislaturperiode zum Ausbau des Kombinierten Verkehrs, so dass u.a. auch nicht kranbare Sattelauflieger (Anteil in Deutschland rund 85%) mittels des KV in erheblichem Maß über die Schiene transportiert werden können?

*Der KV ist ein wesentlicher Ansatzpunkt, um den Güterverkehr nachhaltiger zu machen. Um den KV deutlich zu stärken, setzen wir uns für ein Netz aus KV-Terminals ein, die nach festen Fahrplänen miteinander verbunden sind. In diesem System werden die Eisenbahnunternehmen zu Logistik-Dienstleistern. Wir wollen, dass die Potenziale der Schiene voll genutzt werden.*

b) Welche konkreten Maßnahmen plant Ihre Partei in der nächsten Legislaturperiode zur Verlagerung des grenzüberschreitenden LKW-Verkehrs auf die Schiene als Beitrag zum Klimaschutz, zur Entlastung sowohl der Autobahn- als auch deren Umleitungstrecken und zur verbesserten Verkehrssicherheit (z.B. in der Ost-West-Richtung in/aus Richtung Polen)?

*Wir setzen uns dafür ein, die Verbindungen nach Polen in Richtung Szczecin, Gorzów Wielkopolski, Poznań, Zielona Góra und Wrocław deutlich auszubauen und bedarfsgerecht zu takten, um der wachsenden Nachfrage nach grenzüberschreitenden Verbindungen gerecht zu werden.*

**12.) Gleisanschlüsse**

Plant Ihre Partei im Fall von Neu-Ansiedlungen von Gewerbegebieten, dass Gleisanschlüsse zum Standard gehören? Bitte begründen Sie Ihre Antwort.

*(s. Antwort Gleisanschlussförderungsprogramm) Wir wollen, dass bei Industrie- und Gewerbegebieten, die entsprechende Güter produzieren, der Gleisanschluss so selbstverständlich wird, wie die Anbindung an das Straßennetz. Eine Verkehrsverlagerung wird es nur mit mehr Gleisanschlüssen geben.*

**Christian Schultz**

Bundesvorstand Personenverkehr
Deutscher Bahnkunden-Verband e.V. Bundesverband

Wilmersdorfer Straße 113/114
10627 Berlin

Tel. (030) 63 49 70 79
Tel. mobil 0152 04057621
Fax (030) 63 49 70 90

E-Mail: personenverkehr@bahnkunden.de
Internet: www.bahnkunden.de