

Antworten des CDU-Landesverbandes Brandenburg auf die Wahlprüfsteine des Deutscher Bahnkunden-Verbandes zur Landtagswahl 2019

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“?

In Anbetracht dessen, dass die Verkehrsprognosen einen deutlichen Zuwachs sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs in Aussicht stellen, sind verschiedene Maßnahmen zu ergreifen, um die Funktionsfähigkeit unserer Logistik- und Warenkreisläufe zu gewährleisten. Dabei müssen die Alternativen zum Straßenverkehr deutlich attraktiver als bisher werden. Davon wird insbesondere die Schiene profitieren. Dies ist nicht nur vor dem Hintergrund einer Entlastung der Straßeninfrastruktur wichtig, sondern ebenfalls eine Maßnahme für ökonomisch tragfähigen und ökologisch relevanten Klimaschutz. Erhebliche Potenziale für die Mobilität der Zukunft ergeben sich im Bereich der Schiene. Deshalb verfolgen wir für den Ausbau der Schieneninfrastruktur in Brandenburg ambitionierte Ziele, um so einen erheblich größeren Beitrag als bisher zur Entlastung unserer Straßen zu leisten.

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

Schlechte Verkehrsinfrastruktur, vor allem unzureichende Zug- und Nahverkehrsverbindungen, erschweren die Mobilität vieler Menschen in Brandenburg. Gerade in ländlichen Regionen ist es derzeit oft nicht möglich, Bus und Bahn als gleichwertige Alternative für den Weg zur Arbeit, zum Arzt oder zum Einkaufen zu nutzen. Dies wollen wir ändern, indem wir zum Beispiel ein leistungsfähiges Mobilitätskonzept für Brandenburg mit häufigeren, direkteren und schnelleren Verbindungen umsetzen, verbindliche Zielvorgaben für den Bahnverkehr mit festen Erreichbarkeitszeiten im Land festschreiben und auf ein flexibleres, nachfrageorientiertes Angebot im ÖPNV setzen.

Den Ausbau der Bahninfrastruktur wollen wir nicht nur prüfen, sondern schnell entscheiden, planen und umsetzen. Zu diesem Zweck soll es eine unabhängige Zukunftskommission „Bahn in Brandenburg“ geben, die frühzeitig Empfehlungen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur vorlegt. Zudem wollen wir die Attraktivität des ÖPNV insgesamt verbessern und dazu verschiedene Maßnahmen umsetzen, zum Beispiel WLAN in Bus und Bahn, eine Vereinfachung der Ticketstruktur, Einführung eines 365-Euro-Tickets für Schülerinnen und Schüler sowie eine Ausweitung barrierefreier Angebote.

Große Möglichkeiten bietet die Digitalisierung des ÖPNV. Diese wollen wir nutzen für eine bessere Auslastung und Effizienz von Bussen und Zügen, die intelligente Vernetzung von verschiedenen Mobilitätsangeboten und die Kombination bestehender Angebote (z.B. Bürgerbusse) mit neuen technischen Möglichkeiten (z.B. On-Demand-Verkehre).

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?

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

Der CO₂-Ausstoß des Landes ist seit dem Jahr 2000 nicht gesunken. Dies liegt unter anderem daran, dass das Land seine diesbezüglichen Möglichkeiten im Verkehrsbereich (zum Beispiel: Förderung alternativer Antriebe im ÖPNV, batterieelektrische Antriebe bei neuen SPNV-Ausschreibungen) nicht ausreichend genutzt hat. In Zukunft müssen deshalb diese bisher ungenutzten Möglichkeiten deutlich stärker als bisher gefördert und umgesetzt werden. Die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor kann jedoch nicht isoliert nur beim ÖPNV betrachtet werden.

Um eine CO₂-freie Mobilität zu erreichen, wird es zudem notwendig sein, auf weitere flankierende Maßnahmen zurückzugreifen. Hierzu zählen beispielsweise die Absaugung und Filterung von Stickoxiden aus der Luft, oder Straßenbeläge, die Stickoxide binden können. Zusätzlich brauchen wir Infrastrukturmaßnahmen, gezielte Hardware-Nachrüstungen und attraktive Umtauschprogramme, damit die Luft durch eine beschleunigte Flottenerneuerung zügig noch sauberer wird. Auch eine gezielte steuerliche Entlastung der Hersteller, inklusive der Zulieferer, kann einen Beitrag leisten. Technologieoffenheit und Innovation sind dauerhaft entscheidend für den Erfolg einer klimagerechten Mobilität. Verschiedene Antriebsarten (z.B. erneuerbare und synthetische Kraftstoffe, LNG, Wasserstoff, Elektromobilität) können und werden zu einer sauberen und sicheren Mobilität beitragen.

Als CDU setzen wir uns dafür ein, dass Fahrradland Brandenburg durch eine Vielzahl an Maßnahmen weiterzuentwickeln. Neben flankierenden Maßnahmen wie eine Verbesserung der Fahrradmitnahme im ÖPNV sowie eine grundsätzliche Berücksichtigung der Belange von Radfahrerinnen und Radfahrern beim Planen und Bauen der Verkehrsinfrastruktur gehören dazu auch stärkere Investitionen in unsere Radwege. Die Investitionen müssen auf ein Niveau gebracht werden, welches es ermöglicht, zeitnah die Lücken der Radwege an Landesstraßen zu schließen. Im Durchschnitt transportieren PKW nur 1,4 Menschen pro Fahrt, brauchen dafür aber die meiste Fläche pro Fahrgast und belasten unsere Straßen um ein Vielfaches. Vor diesem Hintergrund müssen wir insbesondere in unseren Städten eine Neuaufteilung des begrenzten öffentlichen Raums in Angriff nehmen.

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?

Fest steht, dass die Landesregierung trotz eindeutiger Hinweise, beispielsweise von den Fahrgastverbänden, viel zu spät mit der Planung des Ausbaus der Schieneninfrastruktur begonnen hat. Zudem scheint es auch Jahre nach Beginn von i2030 in fast allen Projekten kaum nennenswerte Fortschritte zu geben. Dies ist sehr bedauerlich und bedeutet, dass viele Brandenburgerinnen und Brandenburger noch Jahre lang mit überfüllten Zügen leben müssen.

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?

Wir setzen uns dafür ein, dass grundsätzlich alle Korridore bezüglich eines möglichen Infrastrukturausbaus betrachtet werden. Es ist nicht nachvollziehbar, dass Strecken, die für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur in Brandenburg von zentraler Bedeutung sind, bei „i2030“ einfach ausgeklammert wurden. Zu nennen sind beispielsweise die Ostbahn, die Anhalter Bahn oder die Nordbahn. Diese müssen schnellstmöglich mitbetrachtet werden, beispielsweise in einem weiterentwickelten Projekt „i2030+“.

4.) Ausbau der Strecke Berlin – Münchenberg – 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?

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

Der Ausbau und die Elektrifizierung der Ostbahn sind ein wichtiges Element der zukünftigen Bahninfrastruktur in Brandenburg. Leider ist das Projekt bisher nicht im Rahmen des Konzeptes „i2030“ enthalten, sondern soll lediglich bei der Umsetzung des Landesnahverkehrsplans 2018 weiterverfolgt werden. Damit liegt die Realisierung des Projektes in weiter Ferne, was angesichts der Bedeutung dieser Verbindung nicht akzeptabel ist. Aufgrund der Notwendigkeit, zeitnah mit der Planung des Projektes zu beginnen, kann nicht bis zur Aufstellung des nächsten Bundesverkehrswegeplans gewartet werden.

Aufgrund der großen Bedeutung der Ostbahn für Pendler, Touristen sowie für den Güterverkehr unterstützen wir das Projekt, auch um den grenzüberschreitenden Schienenverkehr nach Polen zu verbessern. Hierzu muss die Infrastruktur auf der gesamten Strecke ausgebaut werden, wozu zwischen den beiden beteiligten Staaten eine enge Zusammenarbeit notwendig ist.

Als CDU begrüßen wir daher die „Seelower Erklärung“ vom 3. Dezember 2018 und fordern die Landesregierung auf, die darin formulierten Vorschläge umzusetzen. Die CDU-Landtagsfraktion hat dies auch in einem diesbezüglichen Antrag dokumentiert, der leider von den regierungstragenden Fraktionen von SPD und Linke abgelehnt wurde.

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?

Wir unterstützen die Pläne des Bundes, einen Elektrifizierungsgrad von 70 Prozent bis zum Jahr 2025 zu erreichen. Gemeinsam mit anderen Maßnahmen, wie der beabsichtigten Verdoppelung des Schienenpersonenverkehrs bis 2030, der Umsetzung des Deutschlandtaktes sowie der geplanten deutlichen Steigerung des Schienengüterverkehrs, wird die deutliche Steigerung der Elektrifizierung zur Attraktivität der Schiene erheblich beitragen. Durch die Elektrifizierung der überregionalen Neu- und Ausbaustrecken kann der Elektrifizierungsgrad auf mehr als 67 Prozent gesteigert werden. Aber auch bei den regionalen Strecken in Brandenburg besteht Elektrifizierungspotential, beispielsweise auf den Streckenabschnitten Cottbus-Forst oder Cottbus-Spremberg.

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 Reaktivierung von Bahnstrecken bietet großes Potenzial für eine bessere Schienenverkehrsanbindung der ländlichen Regionen in Brandenburg. Deshalb wollen wir

uns nicht nur auf einen Ausbau der bestehenden Verbindungen konzentrieren, sondern auch die Strecken in den Blick nehmen, auf denen seit der Wiedervereinigung der Bahnverkehr eingestellt wurde. Dabei sind die Akteure vor Ort intensiv in den Prozess einzubeziehen. Die kürzlich vom VDV und der Allianz pro Schiene vorgestellte Übersicht ist eine gute Grundlage für die Planung von Streckenreaktivierungen.

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?

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)?

Die Frist zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit ist bereits seit 2013 bekannt. Leider hat sich die Landesregierung wiederholt geweigert, eine Definition der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV vorzulegen, auf die sich die Aufgabenträger bei ihren Investitionsentscheidungen beziehen können. Dadurch entstand eine erhebliche Unsicherheit und es gingen viele Jahre verloren, sodass nun sehr fraglich ist, wie das im Personenbeförderungsgesetz vorgesehene Ziel der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV erreicht werden kann. Dies wird eine große Herausforderung für die nächste Landesregierung, die nur in einem engen und partnerschaftlichen Dialog mit allen beteiligten Akteuren (Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger, Verbände) gemeistert werden kann.

Dabei profitieren von barrierefreier öffentlicher Mobilität nicht nur Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen, sondern auch viele andere Menschen, beispielsweise Reisende mit schwerem Gepäck oder Eltern mit Kindern. Dass viele Aufzüge, Rolltreppen und andere Anlagen, die für diese Barrierefreiheit von großer Bedeutung sind, immer wieder ausfallen und lange nicht einsatzbereit sind, ist ein großes Ärgernis. Wir werden in Gesprächen mit den Betreibern dieser Anlagen darauf hinwirken, dass eine zeitnahe Instandhaltung erfolgt und beispielsweise auch die Bevorratung von Ersatzteilen verbessert wird.

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?

Leider haben die Kapazitäten im Schienenverkehr nicht mit der seit vielen Jahren steigenden Nachfrage Schritt gehalten. Obwohl diese Entwicklung seit vielen Jahren absehbar ist, wurde viel zu spät begonnen, zusätzliche Schieneninfrastruktur zu planen und die bestellten

Verkehrsleistungen zu erhöhen. Die Konsequenzen spüren jeden Tag die Fahrgäste, die in überfüllten Zügen stehen müssen, genauso wie Reisende, die mit dem Rad keinen Platz mehr in den vollen Zügen finden. Aus unserer Sicht sind sowohl das Rad als auch die Schiene dafür prädestiniert, um in einer durchgehenden Mobilitätskette mit anderen Verkehrsträgern vernetzt zu werden. Um diese Vernetzung zu verbessern, ist eine Steigerung der Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV unumgänglich, genauso wie sichere Abstellanlagen an Bahnhöfen, zum Beispiel in Form von Bike & Ride-Plätzen.

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?

Für die wirtschaftliche Entwicklung Brandenburgs sind gute Logistik und funktionierende Warenkreisläufe von zentraler Bedeutung. Dies sorgt für Wachstum und erhält Arbeitsplätze in unserer Region. Allerdings hat der Güterverkehr in Brandenburg und Deutschland in den letzten Jahren erheblich zugenommen, ohne dass die Verkehrsinfrastruktur dementsprechend ausgebaut wurde.

Erhebliche ungenutzte Potenziale für den Güterverkehr ergeben sich daher im Bereich der Schiene. Im Jahr 2018 lag der Anteil des Schienengüterverkehrs an der deutschen Transportleistung bei 18,5 Prozent - ein Wert, der sich leider in den letzten Jahren kaum verbessert hat. Wir haben daher das Ziel, diesen Anteil deutschlandweit auf 25 bis 30 Prozent bis zum Jahr 2030 zu erhöhen. Dies ist ein ambitioniertes Ziel, dadurch würde der Schienengüterverkehr täglich etwa 125.000 Lkw-Fahrten pro Tag ersetzen und so einen erheblichen größeren Beitrag als bisher zur Entlastung unserer Straßen leisten.

Dazu ist eine deutliche Qualitäts- und Strukturverbesserung bei den Logistikangeboten auf der Schiene notwendig. Eine entscheidende Rolle spielt dabei der Masterplan Schienenverkehr der Bundesregierung, dessen Ziel es ist, den Schienengüterverkehr dauerhaft zu stärken und ihn im Wettbewerb zu anderen Verkehrsträgern wirtschaftlich attraktiver zu gestalten. Um dieses Ziel zu erreichen, sind viele Maßnahmen umzusetzen. Einiges ist bereits erfolgt, wie beispielsweise die Senkung der Trassenpreise, damit die Bahn im Wettbewerb mit der Straße aufholen kann. Anderes, wie die Ertüchtigung des Schienennetzes für den Betrieb von 740 Meter langen Güterzügen, der Ausbau wichtiger Güterverkehrsknoten sowie die vollständige Elektrifizierung des Netzes, sind auf einem guten Weg. Derzeit stehen für den Aus- und Neubau von Schieneninfrastruktur 1,8 Mrd. Euro jährlich zur Verfügung, die mittelfristig und langfristig dazu beitragen werden, Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Mit all diesen Maßnahmen wollen wir dazu beitragen, die Verkehrsteilnehmer zu entlasten, das Klima zu schützen und die logistischen Warenkreisläufe in unserem Land dauerhaft zukunftsfähig zu gestalten.

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?

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.

Gleisanschlüsse sind wichtig, damit mehr Unternehmen den Transport auf der Schiene als leistungsfähige Alternative zur Nutzung der Straße in Betracht ziehen. Wir sind daher gerne bereit, in Abstimmung mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, den Verbänden der Logistikbranche und anderen Akteuren, z. B. der IHK, Möglichkeiten zu prüfen, wie die Zahl der Gleisanschlüsse in Brandenburg erhöht werden kann. Eine denkbare Variante kann ein Gleisanschlussförderprogramm sein.

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 Sattelaufleger (Anteil in Deutschland rund 85 Prozent) mittels des KV in erheblichem Maß über die Schiene transportiert werden können?

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)?

Mit dem Beschluss 6/9889-B hat der Landtag im vergangenen Jahr eine umfassende Unterstützung des Güterverkehrs und insbesondere auch des kombinierten Verkehrs in Brandenburg beschlossen. Auch wenn dabei leider einige wichtige Maßnahmen für andere Verkehrsträger im Bereich Güterverkehr nicht berücksichtigt wurden, sind doch wesentliche Meilensteine für den Schienengüterverkehr enthalten.

Konkret umfasst dieser Beschluss Maßnahmen, deren Umsetzung weitestgehend noch nicht erfolgt ist und daher in der nächsten Wahlperiode forciert werden muss. Dazu gehören unter anderem:

- Auflegung eines Förderprogramms für die wirtschaftsnahe Eisenbahninfrastruktur zur Förderung von Lückenschlüssen, Anlagen des Kombinierten Verkehrs (KV-Anlagen), Werksanschlüssen, zum Aufbau von Mobilitätsketten sowie zur Kofinanzierung der Förderung von nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG);
- Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs bei der Umsetzung des Deutschland-Takts der Deutsche Bahn AG;
- Zügige Umsetzung der Einzelmaßnahmen des Bedarfsplanvorhabens der Deutsche Bahn AG ‚Überholgleise für 740-m-Züge‘ in Baruth (Mark), Berkenbrück, Fangschleuse, Neustadt (Dosse), Satzkorn, Walddrehna und Wusterwitz;
- Unterstützung des Ausbaus des Bahntechnologie Campus Havelland als Kompetenzzentrum für den Schienenverkehr und die Schienenverkehrslogistik der Deutsche Bahn AG;
- Unterstützung des ERFA-KV-Projekts (Förderung von Erfahrungsaustausch im Kombinierten Verkehr) in der Lausitz als Beispiel für emissionsarme bzw. emissionsfreie Mobilitätsketten;
- Unterstützung des Einsatzes von Hybridlokomotiven in Cottbus,

12.) Gleisanschlüsse

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

Dies ist eine Entscheidung, die in Abstimmung mit den Verantwortlichen für die Planung des jeweiligen Gewerbegebietes zu treffen ist. Soweit das Land die Verbreitung von Gleisanschlüssen bei neuen Gewerbegebieten unterstützen kann, sollte das geschehen (siehe auch Antwort zu 10.).