

# BÜRGERINITIATIVE STAMMBAHN



Potsdam • Griebnitzsee • Dreilinden • Kleinmachnow • Zehlendorf • Steglitz • Schöneberg • Potsdamer Platz • Berlin Hbf

## „Wie hältst Du's mit der Stammbahn?“

**Wahlprüfsteine** in Form von fünf Fragen zur Stammbahn haben wir den 36 Direktkandidatinnen und Direktkandidaten zur Landtagswahl am 1. September 2019 aus 6 Wahlkreisen zwischen Brandenburg a.d. Havel und Kleinmachnow gestellt. 17 DirektkandidatInnen haben mit eigenen Stellungnahmen persönlich geantwortet, 7 DirektkandidatInnen "mittelbar". Insgesamt haben also 24 Kandidatinnen und Kandidaten und – wenngleich nicht angeschrieben – zwei Landesparteien Position bezogen. Ergebnis: **22 Kandidatinnen und Kandidaten** und beide Parteien sprechen sich **für die Stammbahn als Regionalbahn** von Brandenburg an der Havel über Werder (Havel), Potsdam und Kleinmachnow nach Berlin aus.

|                       |  |   |   |   |   |
|-----------------------|--|---|---|---|---|
|                       | <p><i>Seit 1945 bzw. mit dem Mauerbau 1961 ist die direkte Verbindung zwischen Berlin, Kleinmachnow und Potsdam unterbrochen. Seit der Wende wird für den Wiederaufbau der Stammbahn als Regionalbahn geworben, für viele Menschen ist das auch ein Stück Wiederherstellung der Deutschen Einheit. Befürworten Sie den Wiederaufbau der Stammbahn, die die Chance bietet, große Teile Westbrandenburgs wie Brandenburg an der Havel und Werder (Havel) besser mit Potsdam und Berlin zu verbinden?</i></p> | <p><i>Ein weiteres, wenn auch lokales Schienenprojekt ist der Ausbau der S-Bahn von Teltow Stadt nach Stahnsdorf Sputendorfer Straße und ggf. darüber hinaus. Sehen Sie die Stammbahn in Konkurrenz zu diesen Überlegungen?</i></p> | <p><i>Der Wiederaufbau der Stammbahn als Regionalbahn würde allen Bürgerinnen und Bürgern schon aus klimapolitischen Erwägungen nützen. Sie soll die Lebenssituation der unmittelbaren Anlieger nicht verschlechtern. Was kann aus Ihrer Sicht für den Lärmschutz getan werden?</i></p> | <p><i>Die beabsichtigten Haltepunkte in Berlin-Steglitz, Berlin-Zehlendorf, Düppel / Kleinmachnow, Kleinmachnow-Dreilinden, Potsdam Hbf., Werder (Havel) und Brandenburg Hbf werden auch aufgrund von höherer Mobilität positive Auswirkungen auf Menschen und Unternehmen haben. Was beabsichtigen Sie zu tun, um deren Interessen gegenüber der Deutschen Bahn AG, dem Land Berlin, dem Land Brandenburg und dem Bund zu vertreten?</i></p> | <p><i>Seit einiger Zeit untersuchen Berlin, Brandenburg, DB Netze und der VBB in dem gemeinsamen Projekt i2030 (<a href="https://www.i2030.de/">https://www.i2030.de/</a>) Möglichkeiten zur Verbesserung des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg. Eines der acht Teilprojekte ist der Wiederaufbau der Stammbahn. Wie werden Sie sich aktiv für die rasche Weiterführung und ergebnisorientierte Umsetzung des Projektes einsetzen?</i></p> |
| <p><b>Hinweis</b></p> | <p>Für die SPD antwortet der Generalsekretär Eric Stohn, für die Partei Die Linke antwortet die Landesvorsitzende Anita Meyer. Beide Stellungnahmen sind am Textende abgedruckt. Soweit sich Kandidatinnen und Kandidaten geäußert haben, ist deren Stellungnahme ebenfalls abgedruckt.</p>  |   |   |   |   |

### Wahlkreis 16 Brandenburg an der Havel I/ Potsdam-Mittelmark I

|  |   |  |   |  |   |
|--|---|--|---|--|---|
| Udo <b>Wernitz</b><br>(SPD)                | s. Stellungnahme der SPD Brandenburg und von Sebastian Rüter, Kandidat Wahlkreis 20   |  |   |  |   |
| Franz Herbert<br><b>Schäfer</b> (CDU)      |   |  |   |  |   |
| Dr. Andreas<br><b>Bernig</b> (Die Linke)   | s. Stellungnahme der Partei Die Linke Brandenburg   |  |   |  |   |
| Vincent <b>Bartolain</b><br>(B90/Grüne)    |   |  |   |  |   |
| Matti <b>Karstedt</b><br>(FDP)             | <i>Ja, ich befürworte den Wiederaufbau der Stammbahn. Der Wiederaufbau ermöglicht eine Kapazitätserhöhung auf den Verbindungen ins westliche Brandenburg, welche über die Stadtbahn nicht mehr gewährleistet werden kann. Zusätzlich wird der Südwesten Berlins für Brandenburgerinnen und Brandenburger besser erreichbar.</i> | <i>Nein, ich sehe keine Konkurrenz zwischen dem Aufbau der Stammbahn und einer S-Bahnverbindung zwischen Teltow und Stahnsdorf. Beide Strecken erschließen unterschiedliche Gebiete und bieten zusätzliche Reisemöglichkeiten. Inwieweit sich beide Projekte aus finanzieller Sicht im selben Zeitraum realisieren lassen, ist zu prüfen. Beide Projekte gilt es umzusetzen.</i> | <i>Die Stammbahn führt durch dicht besiedeltes Gebiet - wie auch andere, stark frequentierte Strecken im Berliner Speckgürtel. Ich halte es für notwendig, dass der Lärmschutz eine größere Bedeutung bei der Planung bekommt. Lärmschutzwände sollten auch vor dem Hintergrund der Klimaschutzes bewachsen sein statt nur aus grauem Beton bestehen. Denkbar sind hier auch Kooperationen mit Instituten, die in diesem Bereich forschen und entwickeln.</i> | <i>Hartnäckigkeit und Hörbarkeit sind die Grundvoraussetzungen, um Projekte wie die Stammbahn anzustoßen. Zusätzlich muss Druck auf die Landesregierung bzw. den zuständigen Minister ausgeübt werden, sodass die Interessen Brandenburgs vertreten werden. Wichtig ist hier zudem eine Zusammenarbeit mit den betroffenen Kommunen, um der Bahn mit Rückhalt und mit einer Stimme begegnen zu können.</i> | <i>Es ist von großer Bedeutung, dass Analysen stets aktualisiert und Bedarfe nach dem tatsächlichen Bedarf evaluiert werden. Entsprechend müssen Maßnahmen des Projekts i2030 angepasst werden. Infrastrukturprojekte sollten darauf basierend mit Weitsicht geplant und umgesetzt werden. Auf neue Bedarfe müssen die Länder Berlin und Brandenburg auch mittelfristig reagieren können.</i> |
| Thomas <b>Schulz</b><br>(BVB/Freie Wähler) |   |  |   |  |   |

### Wahlkreis 17 Brandenburg an der Havel II

|                                   |  |  |  |  |  |
|-----------------------------------|--|--|--|--|--|
| Britta <b>Kornmesser</b><br>(SPD) | <i>Ich unterstütze die Reaktivierung der Stammbahn für den SPNV! Einen entsprechenden Antrag hatte meine Fraktion auch in der Stadtverordnetenversammlung von Brandenburg an der Havel gestellt. Leider fand er im Januar 2017 keine Mehrheit. Aber die Entwicklung seither zeigt, dass Brandenburg an der Havel auf die Stammbahn angewiesen ist, wenn der RE1 noch attraktiver werden soll. Brandenburg an der Havel, bereits seit 7. August 1846 an das Eisenbahnnetz angeschlossen, hat eine hohe Attraktivität durch die gute Anbindung an die Hauptstadtregion und die sachsen-anhaltische Landeshauptstadt Magdeburg. Schon heute werden die Angebote des Schienenpersonennahverkehrs außerordentlich gut angenommen und viele tausend Menschen pendeln täglich von und nach Brandenburg an der Havel. Dem Wunsch nach engeren Taktzeiten und größeren Kapazitäten in den</i> |  |  |  |  |
|-----------------------------------|--|--|--|--|--|

|   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|
|   | <p><i>morgentlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden sind dabei leider im Moment infrastrukturelle Grenzen gesetzt. So sind die Wannseebahn und die Berliner Stadtbahn als zentrale Strecke im Ost-West-Verkehr des Berliner Umlandes schon heute an kapazitären Grenzen. Bauarbeiten und Störungen im betrieblichen Ablauf sorgen häufig dafür, dass sich Verspätungen großflächig auf die Angebote des Nah- und Fernverkehrs ausweiten, da Umgehungsstrecken nur unzureichend bestehen bzw. unattraktiv, weil mit längeren Reisezeiten verbunden, sind. Möglichkeiten, die Angebotsdichte im bestehenden infrastrukturellen Rahmen zu beheben, bestehen faktisch nicht. Eine Lösung für dieses Problem könnte die Reaktivierung der bereits 1838 in Betrieb genommenen ersten preußischen Eisenbahn auf der Strecke zwischen Potsdam und Berlin sein. Diese Strecke ist seit 1945 nicht mehr durchgängig befahrbar, wurde aber niemals als Eisenbahnstrecke entwidmet. Teile der Bahnstrecke waren bis in die 80er Jahre als S-Bahnstrecke weiterhin in Betrieb. Die Reaktivierung ist nicht zuletzt auf Grund der freigehaltenen Trasse und der Widmung als Eisenbahnstrecke möglich, sie ist auch aus verkehrspolitischer Sicht sinnvoll. So könnten Regionalexpresszüge als wirkliche Expresszüge mit wenigen Unterwegshalten über den Potsdamer Platz und den Berliner Hauptbahnhof (tief) geführt werden und Reisezeit senken helfen. Auch die derzeit laufenden Korridoruntersuchungen im Rahmen der Fortschreibung des Landesnahverkehrsplanes 2018-2022 sehen im Bereich des Korridors Berlin – Teltow/ Kleinmachnow/ Stahnsdorf die Untersuchung des sogenannten Mitfall 3, also die Reaktivierung der Stammbahn (Regionalverkehr) und damit die Etablierung eines Regionalverkehrs über die Stammbahn von Berlin nach Potsdam, vor. Dass im Rahmen der Projekt- und Zielvorstellung des Bundesverkehrsministeriums für den Deutschlandtakt nur eine Ertüchtigung der Stammbahn für den S-Bahnverkehr vorgesehen ist, halte ich für einen Fehler. Im Landtag werde ich mich für den Wiederaufbau der Stammbahn für den Regionalverkehr einsetzen und mich für einen Ringschluss der S-Bahn Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf mit Kreuzungsbahnhof in Dreilinden stark machen</i></p> |   |   |   |   |
| Jean Schaffer (CDU)                                     |   |   |   |   |   |
| Andreas Kutsche (Die Linke)                             | s. Stellungnahme der Partei Die Linke Brandenburg   |   |   |   |   |
| René Blumenthal (B90/Grüne)                             | <p><i>Ja, Kleinmachnow ist die größte Gemeinde Brandenburgs ohne Bahnanschluss. Das würde sich mit der Stammbahn endlich ändern und weiterhin würde sie den stark belasteten RE1 entlasten.</i></p>   | <p><i>Natürlich nicht, beides ist möglich und erforderlich. Die Region Kleinmachnow, Stahnsdorf, Teltow legt bei den Einwohnerzahlen stetig zu.</i></p> | <p><i>Natürlich werden wir uns im laufendem Verfahren auch für weitgehende Regelungen beim Lärmschutz zugunsten der Anwohner*innen einsetzen.</i></p> | <p><i>Wir wollen, dass Infrastruktur und Mobilitätsangebote insgesamt so beschaffen sind, dass die Menschen nicht auf das Auto angewiesen sind. Dafür werden wir bei allen politischen Partner*innen werben und die Bürger*innen sowie Unternehmen mitnehmen.</i></p> | <p><i>Um nicht Gefahr zu laufen, dass einzelne Maßnahmen noch später, also erst Mitte des Jahrhunderts, fertig werden, muss im Gespräch mit der DB erörtert werden, was notwendig ist, um die Arbeiten deutlich zu beschleunigen.</i></p> |
| Marc Puhmann (FDP)                                      |   |   |   |   |   |
| Norbert Langerwisch (BVB/Freie Wähler)                  |   |   |   |   |   |
| <b>Wahlkreis 19 Potsdam-Mittelmark III/ Potsdam III</b> |   |   |   |   |   |
| Uwe Adler (SPD)   | s. Stellungnahme der SPD Brandenburg und von Sebastian Rüter, Kandidat Wahlkreis 20   |   |   |   |   |
| Dr. Saskia Ludwig (CDU)                                 |   |   |   |   |   |

|  |  |   |  |  |   |
|--|--|---|--|--|---|
| <p><b>Tina Lange</b> (Die Linke)</p>   | <p><i>Soweit ich informiert bin haben Sie bereits eine Antwort des Landesverbandes unserer Partei erhalten (s. Anhang). Dieser Antwort kann und möchte ich mich gern uneingeschränkt anschließen. Sollten noch Fragen offen sein, melden Sie sich bitte gern.</i></p>  |   |  |  |   |
| <p><b>Robert Funke</b> (B90/Grüne)</p> | <p><i>Ich befürworte den Wiederaufbau der Stammbahn und mache mich seit jeher - auch in der eigenen Partei - für ihn stark. Vor zwei Jahren habe ich mich erfolgreich dafür eingesetzt, dass auch die Grüne Jugend Brandenburg den Wiederaufbau fordert. Die Stammbahn ist die einzige Möglichkeit, trotz einer überlasteten Berliner Stadtbahn die nötigen Kapazitäten und einen deutlich besseren Takt zwischen Werder, Potsdam und Berlin bzw. auch zwischen Bad Belzig, Michendorf und Berlin anzubieten. Nicht zuletzt muss Kleinmachnow - die größte bahnhofslose Gemeinde Brandenburgs - endlich wieder einen Zughalt bekommen! Und natürlich geht es auch darum, Berliner Stadtteile wie Schöneberg „näher an den Speckgürtel rücken zu lassen“.</i></p> | <p><i>Im Gegenteil: Ich sehe die Verlängerung der S-Bahn von Teltow nach Stahnsdorf und im besten Fall mit Ringschluss nach Wannsee als notwendige Ergänzung zur Stammbahn. Zum einen, weil ich seit jeher von einem Kreuzbahnhof in Dreilinden träume, an dem der Umstieg von der Stammbahn in die S-Bahn möglich ist. Zum anderen, weil die S-Bahn ganz andere Funktionen erfüllt als die Regionalbahn. Während von der Regionalbahn auf der Stammbahnstrecke sogar weiter entfernte Städte wie Brandenburg an der Havel profitieren, geht es beim Ringschluss der S-Bahn darum, den in der TKS-Region bislang dominierenden Busverkehr auf die Schiene zu bringen.</i></p> | <p><i>Zuerst möchte ich anmerken: Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ist lärmschutztechnisch das Beste, was passieren kann! Ein Zug transportiert mehrere hundert Leute, ein Auto im Durchschnitt 1-2. Das bedeutet: Fahren die Menschen Zug, sind insgesamt viel weniger Fahrzeuge unterwegs und es gibt weniger Lärm. Natürlich wären mit dem Wiederaufbau der Stammbahn neue Haushalte von Lärm betroffen, daher darf bei entsprechenden Maßnahmen (Schallschutzwände, Schallschutzwälle oder Schallschutzfenster) auch nicht gespart werden. Da Güterverkehr auf der Stammbahnstrecke auf eine Sackgasse zusteuern würde (da der Nord-Süd-Tunnel des Berliner Hauptbahnhofs für Güterverkehr gesperrt ist), wird es glücklicherweise keine Lärmbelastung durch Güterzüge geben.</i></p> | <p><i>Unsere Landtagsfraktion – ganz egal ob ich Teil von ihr sein werde oder nicht – wird mit aller Kraft dafür sorgen, dass das Land Brandenburg den Wiederaufbau der Stammbahn vorantreibt und dafür auch beim Land Berlin, beim Bund und bei der Deutschen Bahn werben. Das wichtigste Argument lautet hierbei: Die Stammbahn ist die einzige Möglichkeit, in Zukunft die Pendler*innenströme zwischen Berlin und Westbrandenburg in den Griff zu bekommen</i></p> | <p><i>Für mich steht fest, dass es sich bei der Stammbahn um eine der drei wichtigsten Streckenwiederherstellungen in der Region Berlin-Brandenburg handelt. Das muss sich in den Untersuchungen des Projektes i2030 und in allen Priorisierungen des Landes Brandenburg auch so widerspiegeln.</i></p> |
| <p><b>Kay Martin</b> (FDP)</p>         | <p><i>Ja, ich befürworte den Wiederaufbau der Stammbahn. Der Wiederaufbau ermöglicht eine Kapazitätenerhöhung auf den Verbindungen ins westliche Brandenburg, welche über die Stadtbahn nicht mehr gewährleistet</i></p>   | <p><i>Nein, ich sehe keine Konkurrenz zwischen dem Aufbau der Stammbahn und einer S-Bahnverbindung zwischen Teltow und Stahnsdorf. Beide Strecken erschließen unterschiedliche Gebiete und bieten zusätzliche</i></p>   | <p><i>Die Stammbahn führt durch dicht besiedeltes Gebiet - wie auch andere, stark frequentierte Strecken im Berliner Speckgürtel. Ich halte es für notwendig, dass der Lärmschutz eine größere Bedeutung bei der Planung</i></p>   | <p><i>Hartnäckigkeit und Hörbarkeit sind die Grundvoraussetzungen, um Projekte wie die Stammbahn anzustoßen. Zusätzlich muss Druck auf die Landesregierung bzw. den zuständigen Minister ausgeübt werden, sodass die Interessen Brandenburgs vertreten</i></p>   | <p><i>Es ist von großer Bedeutung, dass Analysen stets aktualisiert und Bedarfe nach dem tatsächlichen Bedarf evaluiert werden. Entsprechend müssen Maßnahmen des Projekts i2030 angepasst werden. Infrastrukturprojekte sollten</i></p>  |

|   |   |   |  |   |  |
|---|---|---|--|---|--|
|   | <p>werden kann. Zusätzlich wird der Südwesten Berlins für Brandenburgerinnen und Brandenburger besser erreichbar.</p>   | <p>Reisemöglichkeiten. Inwieweit sich beide Projekte aus finanzieller Sicht im selben Zeitraum realisieren lassen, ist zu prüfen. Beide Projekte gilt es umzusetzen.</p>  | <p>bekommt. Lärmschutzwände sollten auch vor dem Hintergrund der Klimaschutzes bewachsen sein statt nur aus grauem Beton bestehen. Denkbar sind hier auch Kooperationen mit Instituten, die in diesem Bereich forschen und entwickeln.</p>   | <p>werden. Wichtig ist hier zudem eine Zusammenarbeit mit den betroffenen Kommunen, um der Bahn mit Rückhalt und mit einer Stimme begegnen zu können.</p>   | <p>darauf basierend mit Weitsicht geplant und umgesetzt werden. Auf neue Bedarfe müssen die Länder Berlin und Brandenburg auch mittelfristig reagieren können.</p> |
| <p><b>Roland Büchner</b><br/>(BVB/Freie Wähler)</p> | <p>Ich bin ein Befürworter der Stammbahn mit einer direkten Verbindung zwischen Berlin, Kleinmachnow und Potsdam. Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf sind in den letzten Jahren rasant gewachsen. Dieser Trend wird sich weiter fortsetzen, wenn auch nicht mehr in dieser Geschwindigkeit. Schon heute gibt es zwischen 18.000 und 20.000 Pendler pro Tag, die entweder in Berlin oder Potsdam arbeiten. Der ÖPNV ist zwar gut aufgestellt, muss aber die Alltagssorgen des Individualverkehrs mittragen. Diese sind Staus oder zählfließender Verkehr insbesondere im Berufsverkehr. Wenn wir hier Entlastung schaffen wollen, muss es Alternativen geben. Diese Alternative ist ohne Zweifel eine Reaktivierung der Stammbahn. Ein weiterer Vorteil ist, dass nicht nur die</p> | <p>Fraglos ist ein Ausbau der S-Bahn von Teltow nach Stahnsdorf eine sinnvolle Alternative. Eine spürbare Verringerung des Individualverkehrs in dieser Region ist auch ein Beitrag zur gegenwärtigen Klimadiskussion. Die Frage wird sein, kann eine Region wie TKS dies finanziell stemmen. Denn der Ausbau allein wird nicht ausreichen. Man muss weiter in die Infrastruktur investieren. Dazu zählen insbesondere Parkplätze an den einzelnen Stationen.</p> | <p>Und da gehen die Meinungen schon auseinander. Viele der Befürworter der Stammbahn wohnen zwar in TKS, sind aber nicht unmittelbarer Nachbar der zukünftigen Trasse. Die Menschen, die direkt betroffen sind, sehen dies verständlicher Weise anders. Eine neue Bahnlinie führt immer zur Verschlechterung der unmittelbaren Lebenssituation. Hier gilt es abzuwägen und geeignete Maßnahmen zu schaffen, die die Lärmbelastung auf ein erträgliches Maß reduzieren. Lärmschutzwände, Lärmschutzfenster wären eine Möglichkeit. Auch ein Nachtfahrverbot könnte zur Entspannung beitragen. Die Akzeptanz für dieses Projekt geht nur, wenn alle Beteiligten sich mitgenommen fühlen.</p> | <p>Mit dem Projekt i2030 haben wir bereits eine Grundlage für die Zukunft für Schiene und Bahn erarbeitet. Nun gilt es zügig die beschriebenen Projekte auch umzusetzen. Die Potsdamer Stammbahn ist in den Überlegungen enthalten. Anhand von Statistiken über die Pendlerströme würde ich auf die prioritäre Notwendigkeit dieser wichtigen Verbindung hinweisen. Da ja die Länder Berlin und Brandenburg sowie der Bund hier beteiligt sind, müssen Beschlüsse gefasst werden, die eine gemeinsame Umsetzung zeitnah beinhalten.</p> | <p>Diese Frage steht in Verbindung zur Frage 4</p>   |

|   |  |   |   |   |   |
|---|--|---|---|---|---|
|   | <i>Region TKS davon profitiert sondern auch andere Regionen wie Werder und Brandenburg.</i>  |   |   |   |   |
| <b>Wahlkreis 20 Potsdam-Mittelmark IV</b> |  |   |   |   |   |
| <b>Sebastian Rüter (SPD)</b>              | <i>Im Auftrag und im Namen der von Ihnen angeschriebenen sozialdemokratischen Kandidierenden zur Landtagswahl übersende ich Ihnen unsere Positionierung zum Wiederaufbau der Stammbahn bzw. zu Ihrem Fragenkatalog.</i>  |   |   |   |   |
|   | <i>Die SPD Brandenburg befürwortet seit vielen Jahren für den Wiederaufbau der Stammbahn. Mehr und bessere Zugverbindungen für Potsdam und den Westen des Landes Brandenburg sind dabei wichtig, aber ebenso eine deutliche Verbesserung für Kleinmachnow. Kleinmachnow ist die einzige Gemeinde Brandenburgs mit mehr als 20.000 Einwohnern ohne Gleisanschluss, dafür hat Kleinmachnow eine besonders hohe Zahl von Pkw je Einwohner, nämlich. mehr als drei Autos je Kleinmachnower Haushalt. Mit den vorgesehenen Haltepunkten Düppel/ Kleinmachnow und Kleinmachnow-Dreilinden wird die Gemeinde endlich an den Schienenverkehr angeschlossen. Die langen Autoschlangen durch Kleinmachnow zu den S- und U-Bahnhöfen in Südwest Berlin können so schrumpfen, wenn viele</i> | <i>Die geplante Verlängerung der S-Bahn von Teltow nach Kleinmachnow steht nach unserer Überzeugung nicht in Konkurrenz zur Stammbahn, sondern ist ein weiteres und vergleichbar wichtiges Projekt für die Verbesserung der Schienenanbindung der TKS-Kommunen. Die S-Bahn Verlängerung bringt ebenfalls eine Entlastung für den Straßenverkehr und stärkt den Umweltverbund. Die Anbindung der Gemeinde Stahnsdorf an den S-Bahn Verkehr und der zweite Haltepunkt bei Teltow-Iserstraße sind wichtig für die wachsenden Kommunen.</i> | <i>Richtig, der Schienenverkehr soll und wird die Umwelt entlasten und den Anwohnerinnen und Anwohnern nützen. Lärmschutz für die unmittelbaren Anwohnerinnen und Anwohner ist deswegen besonders wichtig. Die Regionalverkehrszüge sind bereits heute vergleichsweise leise unterwegs, auch im Vergleich zur heute vorhandenen relativ lauten S-Bahn-Flotte. Die technischen Möglichkeiten des Lärmschutzes sind heute so weit, dass eine erhebliche Reduzierung von Schienengeräuschen direkt am Gleis machbar ist, so dass man nicht mehr riesige Lärmschutzwände braucht. Gleisnaher Lärmschutz mit sehr viel niedrigeren Lärmschutzwänden ist möglich. Darauf muss natürlich bei der Planung zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner in unmittelbarer Nähe zur geplanten Trasse unbedingt geachtet</i> | <i>Die sozialdemokratischen Abgeordneten im Brandenburger Landtag setzen sich seit vielen Jahren für bessere Schienenverbindungen im Land ein. Nun endlich geht es endlich vorwärts, auch mit dem neuen gemeinsamen Planungsinstrument „i2030“ für Berlin, Brandenburg und DB, das von der Brandenburger Landesregierung maßgeblich mit veranlasst hat. Als Landtagsabgeordnete aber auch als Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker werden wir uns bei der DB AG, aber auch beim Land Berlin und dem Bund einsetzen. Das geht am besten durch direkte Gespräche und das „Klinkenputzen“ bei den verantwortlichen Stellen. Das Thema Finanzierung ist dabei schwierig, wir müssen vermeiden, dass Projekte durch Streit darüber, wer was bezahlen soll, verzögert werden.</i> | <i>Das Infrastrukturprogramm i2030 ist eine sehr gute Initiative für mehr Schienenverkehr in Brandenburg und Berlin. Das Programm wird von der SPD-Landtagsfraktion und natürlich von den Initiatorinnen, Verkehrsministerin Kathrin Schneider und Verkehrsstaatssekretärin Ines Jesse, stark unterstützt und vorangetrieben. Aufgabe von uns als neu- bzw. wiedergewählte Landtagsabgeordnete wird sein, das Projekt weiterhin nach allen Kräften im Landtag da zu unterstützen, wo der Landtag Entscheidungen treffen oder Impulse setzen kann. Wir werden uns im Landtag, aber auch außerhalb des Landtages für eine schnelle und effektive Umsetzung der Planung, und insbesondere für den Wiederaufbau der Stammbahn einsetzen. Ziel ist es, für die Pendler bessere Angebote zu schaffen und – auch durch die Stammbahn –</i> |

|                               |   |   |   |   |  |
|-------------------------------|---|---|---|---|--|
|                               | <i>Kleinmachnowerinnen und Kleinmachnower zum Umstieg auf die umweltfreundliche Bahn bewegt werden.</i>   |   | <i>werden. Denkbar ist auch eine geringfügige Absenkung der Gleislage um 1-2 Meter, wodurch eine „unsichtbare“ Schallschutzwand entsteht und die zu überwindenden Höhen bei den Straßen- und Wegkreuzungen geringer werden.</i>   |   | <i>klima- und umweltgerechte Verkehrsmittel zu stärken</i>   |
| <b>Dietrich Rudorff (CDU)</b> | <i>Wir, die CDU Kleinmachnow, sind der Überzeugung, dass ein Wiederaufbau der Stammbahn nur als S-Bahn für Kleinmachnow eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV darstellt. Denn bei einer S-Bahn ist davon auszugehen, dass sie in einem Takt verkehren würde, der für die Bürgerinnen und Bürger attraktiv genug ist, um vom Auto auf die Schiene umzusteigen. Die S-Bahn fährt alle 10 Minuten und wird gut genutzt. Eine Haltestelle im Europarc bringt für den Großteil der Kleinmachnowerinnen und Kleinmachnower keine Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes, erscheint aber für den Pendlerverkehr zu unseren lokalen Unternehmen sinnvoll. Nur wenn sowohl der Europarc als auch das eigentliche Wohngebiet von Kleinmachnow mit einer gut getakteten Schienen-</i> | <i>Die CDU Kleinmachnow spricht sich dafür aus, zunächst die S25/26 nach Stahnsdorf zu verlängern. Damit würde ein verbessertes Verkehrsangebot für die Region entstehen und gleichzeitig der Durchgangsverkehr der Pendler nach Berlin durch Kleinmachnower Gebiet verringert werden. Diese Verlängerung hat für uns daher Priorität vor einer Reaktivierung der Stammbahn, da ansonsten mehr Verkehr nach Kleinmachnow verlagert werden würde. Die CDU Kleinmachnow befürwortet eine Reaktivierung der Stammbahn in einem nachfolgenden Schritt nur als S-Bahn.</i> | <i>Auf der Stammbahn spreche ich mich nur für eine S-Bahn aus. Wir sehen in unserer Nachbarstadt Teltow, dass die Regionalbahn so selten hält, dass der Effekt dieser Schienenanbindung für Teltow (und Stahnsdorf) minimal ist. Auch gehen wir davon aus, dass bei einem Aufbau als Regionalbahnstrecke keine zwei Haltestellen im Ort eingerichtet würden, die Abstände wären ausgesprochen untypisch für Regionalbahnen.</i> | <i>Um die Stammbahn zu realisieren, bedarf es zum einen der verstärkten Zusammenarbeit der beteiligten Bundesländer sowie der Kreise und Gemeinden. Weiterhin sind zur Finanzierung EU-Fördermittel voll auszuschöpfen.</i> | <i>Die CDU Kleinmachnow bringt die Realisierung der Stammbahn regelmäßig auf die Tagesordnung. Wir möchten die Akzeptanz aber auch dergestalt erhöhen, dass wir eine Regional- und Fernbahn auf der Stammbahn ganz klar ablehnen, weil der Ort (im Hinblick auf das angrenzende Zehendorf) nicht durch eine 6 bis 7 Meter hohe Mauer durchschnitten werden soll.</i> |

|   |   |   |  |   |   |
|---|---|---|--|---|---|
|   | <p>anbindung erreichbar wären, würde die Schienenanbindung sinnvoll erscheinen. Eine S-Bahn hat ein niedriges Lichtraumprofil (ohne Oberleitung) und bewältigt nach unseren Informationen Steigungen, so dass im zentralen Bereich Kleinmachnows eine Troglage denkbar und trotzdem die Überfahrt über die A115 möglich wäre.</p>   |   |  |   |   |
| <p><b>Marlen Block</b><br/>(Die Linke)</p>    | <p>s. Stellungnahme der Partei Die Linke Brandenburg</p>  |   |  |   |   |
| <p><b>Alexandra Pichl</b><br/>(B90/Grüne)</p> | <p><i>Ich befürworte den Wiederaufbau der Berliner Stammbahn. Die Stammbahn ist die einzige Möglichkeit, trotz einer überlasteten Berliner Stadtbahn die nötigen Kapazitäten und einen deutlich besseren Takt zwischen Werder, Potsdam und Berlin bzw. auch zwischen Bad Belzig, Michendorf und Berlin anzubieten. Deswegen haben BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sie explizit in ihrem Wahlprogramm aufgeführt: „Strecken und Bahnhalte wollen wir reaktivieren, insbesondere da, wo größere Zentren verbunden werden. Das gilt im Besonderen für die Stammbahn, die als Regionalbahnstrecke</i></p> | <p><i>Nein, ich sehe den Wiederaufbau der Stammbahn und die Verlängerung der Teltower S-Bahn nach Stahnsdorf nicht in Konkurrenz miteinander. Obwohl es in Brandenburg traurige Tradition ist, Schienenverkehrsprojekte gegeneinander auszuspielen, um das jeweils andere Projekt auszubremsen. Meistens sind jedoch beide Projekte möglich und hilfreich. Zumal die S-Bahn andere Funktionen als die Regionalbahn erfüllt. Während von der Regionalbahn auf der Stammbahnstrecke sogar weiter entfernte Städte wie Brandenburg an der Havel profitieren, geht es bei der S-Bahn darum, den in der TKS-Region bislang</i></p> | <p><i>Das Thema Lärmschutz darf nicht kleingeredet werden! Grundsätzlich ist der ÖPNV in Hinblick auf Verkehrslärm jedoch die bessere Alternative. Ein Zug transportiert mehrere hundert Leute, ein Auto im Durchschnitt 1-2. Fahren die Menschen Zug, sind insgesamt also viel weniger Fahrzeuge unterwegs und es gibt weniger Lärm. Und deutlich weniger Umweltverschmutzung. Dennoch wären durch den Wiederaufbau der Stammbahn neue Haushalte von Lärm betroffen. Daher setzen wir uns in den Verfahren stets für weitgehende Regelungen beim Lärmschutz zugunsten</i></p> | <p><i>Es ist Teil der bündnisgrünen DNA, dem ÖPNV den Vorzug zu geben. Der öffentliche Nahverkehr verursacht nicht nur eine geringere Klimabelastung, weniger Unfallopfer und weniger Lärm. Er transportiert Menschen, die anders teilweise nicht mobil wären. Damit es er Daseinsvorsorge! Unsere Landtagsfraktion ist bisher und wird auch zukünftig, genau wie ich ggf., mit aller Kraft für den Ausbau und die Stärkung des ÖPNV eintreten. Das gilt auch für den Wiederaufbau der Stammbahn. Dazu werden wir bei allen politischen Partner*innen dafür werben, die Vorteile des ÖPNV zur Kenntnis zu nehmen und im Sinne der</i></p> | <p><i>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: der Ausbau wird angesichts des Planungs- und Genehmigungsverlaufs noch mindestens zehn Jahre auf sich warten lassen. Um nicht Gefahr zu laufen, dass einzelne Maßnahmen noch später, also erst Mitte des Jahrhunderts, fertig werden, wollen wir im Gespräch mit der DB erörtern, was</i></p> |



|  |  |  |   |   |  |
|--|--|--|---|---|--|
|  | <i>zwischen Potsdam und der Berliner Innenstadt als Entlastung für die überlastete Regional-expresslinie 1 dringend benötigt wird.“ Im Kommunalwahlprogramm der Kleinmachnower Bündnisgrünen haben wir uns ebenfalls für den Wiederaufbau der Stammbahn ausgesprochen. Das Fehlen der Stammbahn im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 haben wir stark kritisiert. Dass die Stammbahn ein Projekt im Rahmen von i2030 ist, hat uns hingegen sehr erfreut.</i> | <i>dominierenden Busverkehr auf die Schiene zu bringen. Unsere Region gehört zu den bundesweit am schnellsten wachsenden Regionen! Mehr Einwohner bedeuten auch mehr (Auto-)Verkehr und den wollen wir grundsätzlich vermeiden. Das schaffen wir nur mit einem umfassenden Ausbau des ÖPNV und dazu zählen für uns die Stammbahn UND die S-Bahn.</i> | <i>der Anwohner*innen ein. Denn Lärm macht krank.</i>                                   | <i>Menschen und der Unternehmen zu handeln. Ebenso werden wir beim Land Berlin, beim Bund und bei der Deutschen Bahn für den Wiederaufbau der Stammbahn werben.</i> | <i>notwendig ist, um die Arbeiten deutlich zu beschleunigen. Der Wiederaufbau der Stammbahn ist eine der drei wichtigsten Streckenwiederherstellungen in der Region Berlin-Brandenburg. Das muss sich in den Untersuchungen des Projektes i2030 und in allen Priorisierungen des Landes Brandenburg auch so widerspiegeln.</i> |
| Hans Peter <b>Goetz</b> (FDP)              |  |  |   |   |  |
| Dr. Andreas <b>Wolf</b> (BVB/Freie Wähler) | Ja   | Nein   | Ggf. auch Lärmschutz für die Bahnstrecke  | Wenn die DB Zugeständnisse haben will, kann man die Forderung nach der Stammbahn einbringen. Ansonsten plakativ fordern.  | Wenn wir Zugriff auf die Planungskommission kriegen, werden wir Einfluss nehmen.   |
| <b>Wahlkreis 21 Potsdam I</b>              |  |  |   |   |  |
| Klara <b>Geywitz</b> (SPD)                 | s. Stellungnahme der SPD Brandenburg und von Sebastian Rüter, Kandidat Wahlkreis 20  |  |   |   |  |
| Clemens <b>Viehrig</b> (CDU)               |  |  |   |   |  |
| Isabelle <b>Vandre</b> (Die Linke)         | <i>Vielen herzlichen Dank für Ihren WPS und die Möglichkeit als Kandidatin auch noch einmal selbst dazu Stellung zu beziehen. Tatsächlich teile ich in den von Ihnen gestellten Fragen die Position der LINKEN Landespartei.</i>   |  |   |   |  |
| Marie <b>Schäffer</b> (B90/Grüne)          | <i>Selbstverständlich befürworte ich den Wiederaufbau der Stammbahn und werde</i>  | <i>Eine Konkurrenz zwischen diesen beiden Plänen zu konstruieren finde ich völlig falsch.</i>  | <i>Mit dem Wiederaufbau der Stammbahn wären neue Haushalte von Lärm betroffen. Zwar</i> | <i>Wir Bündnisgrünen sind uns über die vielen Vorteile des ÖPNV sehr bewusst</i>  | <i>Mit dem Ausbau der Infrastruktur hätte aufgrund der vielen bekannten Engpässe schon vor Jahren</i>  |

|   |  |   |   |   |  |
|---|--|---|---|---|--|
|   | <p><i>mich auch im Landtag dafür einsetzen. Im bündnisgrünen Landtagswahlprogramm erklären wir: „Strecken und Bahnhalte wollen wir reaktivieren, insbesondere da, wo größere Zentren verbunden werden. Das gilt im Besonderen für die Stammbahn, die als Regionalbahnstrecke zwischen Potsdam und der Berliner Innenstadt als Entlastung für die überlastete Regionalexpresslinie 1 dringend benötigt wird.“ Für diese Positionierung habe ich mich im Landesvorstand auch selbst mit eingesetzt. Da ich regelmäßig zwischen Potsdam und Berlin unterwegs bin, ist mir sehr bewusst, wie überlastet diese Strecke bei allen Verkehrsmitteln ist und wie wichtig eine zusätzliche Bahntrasse hier sein kann. Abgesehen davon bin ich der Meinung, dass Kleinmachnow als die größte bahnhofslose Gemeinde Brandenburgs endlich wieder einen Zughalt bekommen sollte.</i></p> | <p><i>Es ist in Brandenburg traurige Tradition, dass Schienenverkehrsprojekte gegeneinander ausgespielt werden. Stattdessen sollte der Fokus darauf liegen, wie sich diese Projekte gegenseitig ergänzen können. Denn S-Bahn und Regionalbahn erfüllen hier sehr unterschiedliche Funktionen. In der stark wachsenden Region Kleinmachnow, Stahnsdorf, Teltow ist beides sinnvoll um möglichst viel Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern und die Anbindung nach Berlin für viele Menschen zu verbessern.</i></p> | <p><i>gibt es durch Umstieg auf ÖPNV insgesamt weniger Lärmbelastung, da deutlich weniger Fahrzeuge unterwegs sind. Straßennahe Wohnungen werden also gleichzeitig stark entlastet. Trotzdem gilt: Lärm macht krank! Wir setzen uns daher für weitgehende Maßnahmen beim Lärmschutz zugunsten der Anwohner*innen ein (z.B. Schallschutzwände, Schallschutzfenster), um diesen soweit wie irgend möglich einzudämmen</i></p> | <p><i>und sehen uns ganz besonders denen verpflichtet, die um eine bessere Anbindung kämpfen. Denn Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis und öffentlicher Nahverkehr ist Daseinsvorsorge. Gegenüber allen am Projekt beteiligten Institutionen werden wir die gesellschaftliche Verantwortung betonen, für die offensichtlichen Vorteile werben und immer wieder auf eine zügige Umsetzung drängen. Nicht zuletzt Berlin muss ein großes Interesse haben, den RE1, die S-Bahnen und die Straßen zu entlasten.</i></p> | <p><i>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 Genehmigungsverlaufs noch mindestens 10 Jahre dauern. Die neue Landesregierung muss also sehr zügig beginnen. Weil Brandenburg das Projekt Stammbahn aber nicht alleine umsetzen kann, werden wir uns als Fraktion im Landtag begleitend darauf konzentrieren, bei den Partnern – insbesondere der DB – auf schnelle Umsetzung zu drängen und auszuloten, was Brandenburg dafür tun kann. Für mich steht fest, dass es sich bei der Stammbahn um eine der wichtigsten Streckenwiederherstellungen in der Region Berlin-Brandenburg handelt. Das muss sich in den Untersuchungen des Projektes i2030 und in allen Priorisierungen des Landes Brandenburg auch so widerspiegeln.</i></p> |
| <p><b>Axel Graf Bülow</b><br/>(FDP)</p>             |  |   |   |   |  |
| <p><b>Andreas Menzel</b><br/>(BVB/Freie Wähler)</p> | <p><i>Ich befürworte die Verbesserung und Attraktivitätssteigerung des</i></p>   | <p><i>Es wäre eine sinnvolle Ergänzung, um für mehr Menschen den ÖPNV</i></p>   | <p><i>Stammbahntrasse nicht für Regionalbahn und Güterverkehre ausbauen,</i></p>  | <p><i>Wenn ich in den Landtag gewählt werde, werde ich mich dafür verwenden. Es bleibt</i></p>  | <p><i>Für den fall dass ich in den Landtag gewählt werde, werde ich mich durch</i></p>   |

|                                |  |   |  |  |  |
|--------------------------------|--|---|--|--|--|
|                                | ÖPNV. Die Stamm-<br>bahntrasse sollte als Teil<br>des S-Bahn Netzes<br>genutzt werden, nicht für<br>den Fern-, Regional- und<br>Güterverkehr.  | attraktiver da schneller zu<br>machen.  | sondern als S-Bahntrasse.<br>Diese fährt nicht so<br>schnelle und wäre auch<br>langsamer. Ansonsten<br>mögliche Güterverkehre<br>entfallen auf S-Bahntrasse.   | abzuwarten, ob BvB-FW in<br>Regierungsverantwortung für<br>Brandenburg kommen.   | entsprechende Anträge dafür<br>einsetzen und versuchen in<br>den maßgeblichen<br>Ausschüssen des LT Mitglied<br>zu werden.   |
| <b>Wahlkreis 22 Potsdam II</b> |  |   |  |  |  |
| Daniel Keller<br>(SPD)         | s. Stellungnahme der SPD Brandenburg und von Sebastian Rüter, Kandidat Wahlkreis 20  |   |  |  |  |
| Steeven Bretz<br>(CDU)         | Ja, der Wiederaufbau der<br>Stammbahn wird<br>befürwortet. Die<br>Potsdamer Stammbahn<br>war bis 1945 die wichtigste<br>Verbindung zwischen<br>Berlin, Potsdam und der<br>Region Werder (neben der<br>S-Bahn nach Potsdam),<br>wurde aber bis heute nicht<br>reaktiviert. Für eine weitere<br>Verbesserung der Anbin-<br>dung des westlichen<br>Berliner Umlandes sowie<br>zur Entlastung der Berliner<br>Stadtbahn ist der Wieder-<br>aufbau der Stammbahn<br>unbedingt erforderlich.<br>Ohne Stammbahn ist es<br>nicht möglich, ausreichend<br>Züge aus dem Westen<br>Brandenburgs nach Berlin<br>anzubieten. Die CDU-<br>Landtagsfraktion hat die<br>Reaktivierung der<br>Stammbahn im April 2016<br>in einem Antrag gefordert.<br>Dieser Antrag wurde im<br>Landtag leider von SPD<br>und Linken abgelehnt. Im<br>Regierungsprogramm der | Die Verlängerung der S-<br>Bahn hat große Bedeutung<br>für die Erschließung des<br>aufstrebenden Siedlungs-<br>und Wirtschaftsraumes<br>Teltow-Kleinmachnow-<br>Stahnsdorf und ist somit eine<br>Ergänzung, aber keine<br>Konkurrenz zur Potsdamer<br>Stammbahn. Im Antrag der<br>CDU-Landtagsfraktion aus<br>dem April 2016 war ebenfalls<br>die Verlängerung der S-Bahn<br>bis Stahnsdorf enthalten. In<br>der politischen Diskussion<br>wird manchmal ein<br>Zusammenhang zwischen<br>der Verlängerung der S-<br>Bahn von Teltow Stadt nach<br>Stahnsdorf und dem<br>Wiederaufbau der<br>Stammbahn hergestellt: Mit<br>der These „Es geht nur eins“<br>wird das jeweils andere<br>Projekt als wenig sinnvoll<br>dargestellt. Das ist falsch:<br>Beide Projekte sind unab-<br>hängig voneinander zu<br>betrachten und beide sind<br>offenkundig sinnvoll. | Bei der Reaktivierung der<br>Stammbahn sind alle<br>Baumaßnahmen nach dem<br>aktuellen Stand der Regeln<br>und Technik auszuführen<br>und das gesetzliche<br>Regelwerk (vor allem<br>Bundes-Immissionsschutz-<br>gesetz und Verkehrslärm-<br>schutzverordnung) ist<br>einzuhalten. Dies gilt<br>ebenso für den späteren<br>regulären Bahnbetrieb. Um<br>Anwohner vor<br>Schienenverkehrslärm zu<br>schützen kommen je nach<br>Bedarf aktive und passive<br>Schutzvorkehrungen in<br>Betracht:<br>o Aktive Maßnahmen<br>setzen an der<br>Entstehungsquelle des<br>Schalls an, beispielsweise<br>hochabsorbierende<br>Lärmschutzwände aus<br>Aluminium. (Weitere<br>mögliche aktive Maß-<br>nahmen sind z.B. Lärm-<br>schutzwälle, Spurranz-<br>schmiereinrichtungen in<br>engen Gleisbögen, | Wir setzen uns dafür ein, dass<br>die Stammbahn mit den<br>zwischen Potsdam und Berlin<br>vorgesehenen Haltepunkten<br>Griebnitzsee, Europarc<br>Dreilinden, Düppel/-<br>Kleinmachnow, Zehlendorf,<br>Steglitz und Schöneberg<br>reaktiviert wird. Bei diesem<br>bundesländerübergreifenden<br>Projekt müssen alle Akteure<br>an einem Strang ziehen, um<br>schnellstmöglich mit der<br>Reaktivierung der Strecke zu<br>beginnen. Wichtig ist, dass die<br>Stammbahn als Strecke für<br>den Regionalverkehr geplant<br>und gebaut wird. Beim 2.<br>Gutachterentwurf zum<br>Deutschland-Takt ist auf der<br>Strecke nur noch ein S-Bahn-<br>Betrieb vorgesehen.<br>Brandenburg muss bei seiner<br>Rückmeldung zu diesem<br>Entwurf deutlich machen, dass<br>nur ein Ausbau für den<br>Regionalverkehr sinnvoll ist. | In den letzten Jahren ist bei<br>der Schieneninfrastruktur zu<br>viel Zeit mit Prüfen und<br>Abwarten verschwendet<br>worden. Dies geht nun zu<br>Lasten der Bahnfahrer. Vor<br>allem die täglich fahrenden<br>Pendler finden in den<br>Hauptverkehrszeiten oft nur<br>noch Stehplätze in überfüllten<br>Zügen vor. Mit „i2030“<br>wurden, wenn auch deutlich<br>zu spät, wichtige Vorhaben<br>zum Ausbau der<br>Bahninfrastruktur in Angriff<br>genommen. In den letzten<br>zwei Jahren ist bei der<br>Umsetzung von „i2030“<br>jedoch viel zu wenig<br>Vorzeigbares passiert. Statt<br>endloser Variantenunter-<br>suchungen und Modellrech-<br>nungen müssen endlich<br>verbindliche Entscheidungen<br>zum Ausbau der Infrastruktur<br>getroffen werden. Damit sich<br>die Fehler der Vergangenheit<br>nicht wiederholen, muss sich<br>die Landesregierung zudem<br>schon jetzt konzeptionell<br>damit beschäftigen, welche |

|   |  |  |   |  |   |
|---|--|--|---|--|---|
|   | <p>CDU kommt die Potsdamer Stammbahn als Beispiel dafür vor, dass wichtige Entscheidungen zur Entwicklung der Schieneninfrastruktur viel zu lang aufgeschoben wurden und dringend nachgeholt werden müssen.</p>  |  | <p>Schienenstegdämpfer oder -abschirmungen.) o Passive Maßnahmen beziehen sich auf den Einwirkungsort des Schalls und dienen in der Regel dem Schutz von baulichen Anlagen, vor allem Wohngebäuden. In der Regel kommen Lärmschutzfenster oder schalldämmende Lüfter zum Einsatz. Im konkreten Fall ist, beispielsweise während des Planfeststellungsverfahrens, anhand von schalltechnischen Berechnungen zu prüfen, welche Lärmschutzmaßnahmen am effektivsten sind. Lärmschutzwände sind als Maßnahme in der Regel die erste Wahl, da sie die Außenbereiche schützen und auch bei geöffneten Fenstern Lärmschutz gewähren. Um für eine hohe Akzeptanz des Vorhabens zu werben, wird es beim Thema Lärmschutz (aber auch ganz grundsätzlich) wichtig sein, proaktiv auf die Anwohner zuzugehen und frühzeitig in einen transparenten und konstruktiven Dialog zu treten</p> |  | <p>Schieneninfrastruktur in den Jahren nach Umsetzung von „i2030“ entwickelt werden soll. Im Regierungsprogramm der CDU fordern wir daher die Einsetzung einer unabhängigen Zukunftskommission „Bahn in Brandenburg“, die frühzeitig Empfehlungen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur vorlegen soll.</p> |
| <p>Hans-Jürgen Scharfenberg<br/>(Die Linke)</p> | <p>Die Position des Landesvorstands (s.u.) wird unterstützt.</p>   |  |   |  |   |
| <p>Frauke Havekost<br/>(B90/Grüne)</p>          | <p>Ich bin keine Verkehrsexpertin, aber als Potsdamerin mit großem Wunsch nach deutlich verbessertem ÖPNV, kürzeren Fahrzeiten und guten Anschlüssen in das ganze Land Brandenburg hinein bin ich eine große Befürworterin der Stammbahn und Sie haben in mir eine Partnerin. Eine Konkurrenz zu anderen</p> |  |   |  |   |

|   |  |   |   |   |   |
|---|--|---|---|---|---|
|   | <i>geplanten Netzen kann ich nicht erkennen. Für guten Lärmschutz ist im Sinne der Gesundheit aller selbstverständlich zu sorgen. Dieses Projekt wird nach der Realisierung die Lebensqualität vieler Menschen verbessern und eine kleine Hilfe beim Kampf gegen unsere unfassbar großen Klimaprobleme sein.</i> |   |   |   |   |
| Andrea <b>Ney</b> (FDP)                                     |  |   |   |   |   |
| Irene <b>Kamenz</b><br>(BVB/Freie Wähler)                   |  |   |   |   |   |
| <b>Stellungnahmen der Landesverbände</b>                    |  |   |   |   |   |
| <b>SPD</b><br>Eric Stohn<br>Generalsekretär                 | <i>Wir befürworten den Wiederaufbau der Stammbahn. Das haben wir in unserem Landtagswahlprogramm ausdrücklich formuliert und bekräftigt.</i>   | <i>Wir sehen in diesem Projekt keine Konkurrenz zur Stammbahn. Angesichts der Notwendigkeit, mehr nachhaltige Mobilität in einer wachsenden Region zu ermöglichen, befürworten und unterstützen wir beide Projekte.</i> | <i>Der Lärmschutz wird im Rahmen der konkreten Planungsverfahren und der darin verankerten Öffentlichkeitsbeteiligung berücksichtigt. Aufgrund von europäischen Richtlinien und Bundesgesetzen sind für den Lärmschutz grundsätzlich die Städte und Kommunen verantwortlich. Nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind dazu in einem mehrstufigen Verfahren verschiedene Maßnahmen vorgesehen, zum Beispiel die Ausarbeitung von Lärmkarten und die Umsetzung von Lärmaktionsplänen.</i> | <i>Die möglichst schnelle Reaktivierung der Stammbahn dient den Interessen der Bürgerinnen und Bürger, die an den künftigen Haltepunkten leben. Die schnelle Umsetzung des Projekts ist unser erklärtes Ziel. Dabei sind wir stets ansprechbar und sehen insbesondere Ihre Bürgerinitiative als wichtigen und notwendigen Treiber des Prozesses. Das gilt auch bei der Entscheidung für eine konkrete Umsetzungsvariante, die gegen Ende des Jahres 2019 getroffen werden soll.</i> | <i>Wir setzen uns für eine zügige Umsetzung aller i2030-Projekte ein. Als Ausdruck dessen sind wir gemeinsam mit Berlin bei der Planung in Vorleistung gegangen und haben jeweils zehn Mio. Euro für die Aufnahme von Planungen bereitgestellt. Jedoch sind die Voraussetzungen bzw. Planungsstände unterschiedlich. Für jedes Projekt werden daher gesonderte Vereinbarungen für Planung, Finanzierung und Bau erforderlich sein. Zum Teil muss die Machbarkeit geprüft werden. Bei anderen Projekten muss entschieden werden, ob ein Planfeststellungsverfahren notwendig ist. Aus diesen Gründen ist die Formulierung konkreter Fertigstellungstermine nicht möglich. Wir werden das jeweils Notwendige tun, um jedes Projekt schnellstmöglich umzusetzen.</i> |
| <b>Partei Die Linke</b><br>Anita Meyer<br>Landesvorsitzende | <i>DIE LINKE befürwortet den Wiederaufbau der Stammbahn. Dafür hat sie</i>   | <i>Die LINKE sieht darin keine Konkurrenz, aber eine Ergänzung. Es wird</i>   | <i>Lärmschutz für Anliegerinnen und Anlieger wird immer stärker bei</i>   | <i>Hier gilt es die vorlegten Konzepte in ihrer Gänze zu bewerten und zu diskutieren.</i>   | <i>DIE LINKE hat bereits in dieser Wahlperiode nicht nur das Projekt i2030 befürwortet,</i>   |

|  |  |  |  |   |   |
|--|--|--|--|---|---|
|  | <p>sich seit geraumer Zeit eingesetzt. Nunmehr geht es um die Umsetzung der Vorschläge des Projektes i2030, zu denen die Stammbahn gehört.</p> | <p>maßgeblich davon abhängen, in welchem Maße und Zeiträumen finanziellen Ressourcen von Bund und Ländern zur Verfügung gestellt werden.</p> | <p>neuen Infrastrukturprojekten in den Fokus gelangen, da Gesundheitsschutz und Lebensqualität an Bedeutung gewinnen. Dafür kann bei der Planung bereits einiges getan werden. Es gilt eine hohe Qualität des Bahnkörpers zu sichern, es ist modernes Wagen- und Zugmaterial einzusetzen, Lärmschutz entlang der Streckenführung (Wände, Erdwälle u.a.) muss geplant werden. DIE LINKE setzt sich dafür ein, an entsprechenden Arealen über die vorgeschriebenen Mindeststandards hinauszugehen.</p> | <p>Es wird im Rahmen des Projektes i2030 zu weiteren auch differenzierten Interessenlagen kommen, die es zu erörtern und abzuwägen gilt. Wir werden aktiv daran teilnehmen.</p> | <p>sondern in gleichem Maße darauf gedrängt, dass die Verhandlungs- und Planungsprozesse zügig vorankommen sowie die finanziellen Zuschüsse im Landeshaushalt abgesichert werden. Obwohl der Streckenausbau Sache des Bundes und der Bahn ist, ist Brandenburg gemeinsam mit Berlin in Verantwortung getreten. Dabei wollen wir weiter für zielgerichtete Abstimmungsprozesse und Beschleunigung in Abläufen sorgen. Für DIE LINKE ist der Ausbau des ÖPNV eine der Hauptzielstellungen für die kommenden Jahre, um für mehr Qualität im SPNV, für mehr Klima- und Gesundheitsschutz zu sorgen. Ein Umsteuern hin zu mehr ÖPNV weg vom Auto muss mit diesen Projekten und auch mit anderen Maßnahmen (Streckenelektrifizierung, neue Antriebstechnologien, Barrierefreiheit u.a.) gelingen.</p> |
|--|--|--|--|---|---|