

BÜRGERINITIATIVE STAMMBAHN



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

„Wie hältst Du's mit der Stammbahn?“

Wahlprüfsteine in Form von drei Fragen zur Stammbahn haben wir den 15 Direktkandidatinnen und Direktkandidaten von CDU, SPD, Die Linke, Bündnis 90 / Die Grünen und FDP zur Wahl zum Deutschen Bundestag am 26. September 2021 aus 3 Wahlkreisen in Brandenburg a.d. Havel, Potsdam und Berlin Steglitz-Zehlendorf, Potsdam und Schöneberg-Tempelhof gestellt. 10 Kandidatinnen und Kandidaten haben reagiert, und 9 inhaltlich Stellung genommen. **Für die Stammbahn als Regionalbahn** von Brandenburg a.d. Havel über Werder (Havel), Potsdam, Kleinmachnow, Zehlendorf, Steglitz und Schöneberg nach Berlin Hbf plädieren – in der Reihenfolge der Wahlkreise –

WK 60 (Brandenburg a. d. Havel): **Sonja Eichwede** (SPD), **Alexandra Pichl** (Bündnis90/Die Grünen)

WK 61 (Potsdam): **Olaf Scholz** (SPD), **Annalena Baerbock** (Bündnis90/Die Grünen), **Norbert Müller** (Die Linke), **Linda Teuteberg** (FDP)

WK 79 (Berlin Steglitz-Zehlendorf): **Thomas Heilmann** (CDU), **Ruppert Stüwe** (SPD), **Nina Stahr** (Bündnis90/Die Grünen)

	<p>Welche Bedeutung sehen Sie für den schienengebundenen Fern- und Regionalverkehr auf Bundesebene im Rahmen einer klimafreundlichen Verkehrswende? Welche konkreten ordnungs- und finanzpolitischen Maßnahmen befürworten Sie, um das System Schiene kurzfristig und nachhaltig zu stärken?</p>	<p>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 geworben, für viele Menschen in der Region Berlin-Brandenburg ist das auch ein Stück Wiederherstellung der Deutschen Einheit. Befürworten Sie den Wiederaufbau der Stammbahn als Regionalbahn, die die Chance bietet, große Teile Westbrandenburgs wie Brandenburg an der Havel und Werder (Havel) häufiger und zuverlässiger mit Potsdam, Berlin und darüber hinaus nach Nordost-Brandenburg zu verbinden?</p>	<p>Seit einiger Zeit untersuchen die Länder Berlin und Brandenburg, die Deutsche Bahn AG und der VBB in dem gemeinsamen Projekt i2030 (https://www.i2030.de/) Möglichkeiten zur Verbesserung des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg. Eines der acht Teilprojekte ist der Wiederaufbau der Stammbahn. Welche konkreten Einwirkungsmöglichkeiten auf Bundesebene sehen Sie, um Abstimmung und Umsetzung zwischen Bund und Ländern zu beschleunigen?</p>
--	--	---	---

Wahlkreis 60 Brandenburg a.d. Havel

<p>Dr. Dietlind Tiemann MdB (CDU)</p>	<p>Sehr geehrter Herr Böskén, vielen Dank für Ihre Nachricht vom 28.06.21, mit der Sie Fragen zum Wahlprogramm von CDU und CSU für die Bundestagswahl 2021 (Wahlprüfsteine) übersandt haben. Wahlprüfsteine fragen die Positionen der Parteien im Blick auf die Wahl ab, daher muss die Beantwortung auch durch die Parteien erfolgen. In diesem Jahr haben sich CDU und CSU gemeinsam mit anderen Parteien darauf verständigt, im Bundestagswahlkampf 2021 ein geändertes Verfahren zu nutzen. Ab dem 12. April 2021 können Fragesteller bis zu acht Fragen über ein Eingabeformular auf der Internetseite www.regierungsprogramm.de/wps einreichen. Sie erhalten sodann eine abgestimmte gemeinsame Antwort von CDU und CSU. Für weitere Rückfragen zum Verfahren der Beantwortung von Wahlprüfsteinen wenden Sie sich bitte unmittelbar an die Parteien CDU oder CSU. Die Kontaktdaten finden Sie auf der o.g. Internetseite. Mit freundlichen Grüßen M.B., Büro Dr. Dietlind Tiemann, MdB, Wissenschaftlicher Mitarbeiter</p>		
<p>Sonja Eichwede, (SPD)</p>	<p>Der schienengebundene Fern- und Regionalverkehr muss attraktiver werden. Das wird er, mit guten und schnellen Verbindungen. Wir werden die Verkehrswende voranbringen und bis 2030 das modernste und klimafreundlichste Mobilitätssystem Europas aufbauen. Ich werde dafür eintreten, dass der Bund durch Ausbauprogramme seinen Beitrag leisten. Die Länder brauchen hier Unterstützung für ein gesamtgesellschaftliches Ziel. Die Mittel für den öffentlichen Personenverkehr hat er bereits erhöht. Wir werden in den Aus- und Neubau des Schienennetzes, in Lärmschutz und den Ausbau und die Attraktivierung von Bahnhöfen investieren. Wir haben das Ziel, alle Großstädte wieder ans Fernverkehrsnetz anzuschließen.</p>	<p>Ja, ich unterstütze die Reaktivierung der Stammbahn als Regionalbahn. Eine wachsende Region wie um Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf benötigt auch dringend ein mitwachsendes Angebot an öffentlichen und nachhaltigen Verkehrsmitteln. Nur mit einem attraktiven Angebot können wir es schaffen, den Verkehr auf umweltschonende Weise. Die Stammbahn würde für Brandenburg an der Havel und Werder (Havel) eine weitere wichtige und fördernde Anbindung an Potsdam und Berlin darstellen.</p>	<p>Ich freue mich, dass die Reaktivierung der Stammbahn als Regionalbahnstrecke Teil des Projektes i2030 der Länder Berlin und Brandenburg ist. Auch wenn es noch Diskussionen um die Art des Wiederaufbaus gibt, stehe ich mit der Brandenburger SPD hinter der Reaktivierung als Regionalbahnstrecke. In dem Zusammenhang war es sehr wichtig, dass das BMVI vor etwa einem Jahr die Stammbahn als Regionalverkehrsstrecke auch in den „Deutschlandtakt“ wieder aufgenommen hat. Dies zeigt auch, dass das BMVI die Relevanz der Strecke für den regionalen und überregionalen Schienenverkehr erkannt hat. Als dann direkt gewählter Abgeordneter würde ich mich natürlich für dieses wichtige Schieneninfrastrukturprojekt in meinem Wahlkreis einsetzen.</p>
<p>Tobias Bank (Die Linke)</p>	<p style="text-align: center;">keine Stellungnahme eingegangen</p>		
<p>Alexandra Pichl (Bündnis90/Die Grünen)</p>	<p>Eine leistungsfähige, verlässliche Bahn ist das Rückgrat einer nachhaltigen Verkehrswende. Wir Bündnisgrüne legen in der Verkehrspolitik den Fokus auf den Ausbau von Geh-, Rad- und Schienenwegen, eine gleichberechtigte</p>	<p>Ja. Das entspricht der Beschlusslage unserer Landespartei.</p>	<p>Die Reaktivierung der Stammbahn ist nur eines von zahlreichen Schienenprojekten, dass im Zuge der Verkehrswende zügig geplant und anschließend ebenso zügig gebaut werden muss. Wenn wir mit dem Ausbau des Schienennetzes künftig schneller</p>

<p>+ gemeinsame Antwort mit Annalena Baerbock MdB</p>	<p>Verteilung von Flächen, die Umnutzung bestehender Infrastrukturen sowie eine intelligente barrierefreie Vernetzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Stillgelegte Bahnstrecken wollen wir schnellstmöglich reaktivieren. Ergänzen wollen wir diese Angebote durch schnelle Sprinterzüge und Nachtzüge, die alle großen europäischen Metropolen bezahlbar miteinander verbinden. Kurzstreckenflüge wollen wir ab sofort Zug um Zug verringern und bis 2030 überflüssig machen, indem wir massiv Bahnangebote – gerade Direkt- und Nachtzugverbindungen – ausweiten und für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsmitteln sorgen, die die ökologischen Kosten widerspiegeln.</p> <p>Rückgrat eines attraktiven Schienenverkehrs im Personen- wie Güterverkehr ist ein deutlich leistungsfähigeres Netz. Deshalb werden wir die Investitionen für den Aus- und Neubau massiv anheben. Die Mittel für den Straßenneu- und -ausbau werden wir weitgehend umschichten – zugunsten der Sanierung maroder Infrastruktur und des Ausbaus der Schienen- und Radwegeinfrastruktur. Wir wollen 100 Milliarden Euro, verteilt auf die Jahre bis 2035, zusätzlich in Schienennetz und Bahnhöfe investieren und im Zusammenwirken mit den Ländern die Regionalisierungsmittel zweckgebunden noch einmal erhöhen, sodass sich die Pro-Kopf-Investitionen an das europäische Niveau angleichen. Die Trassenpreise wollen wir deutlich senken, um Anreize für Verkehrsverlagerungen auf die Schiene zu verstärken.</p> <p>Die Bahn soll zum Tourismus-Reisemittel Nummer 1 werden – durch ein europäisches Nachtzugnetz und die gezielte Anbindung touristischer Regionen an das Bahnnetz.</p>		<p>vorankommen wollen, dann müssen wir die Planungskapazitäten bei der Schiene über einen langen Zeitraum kontinuierlich und erheblich aufstocken. Wir werden uns daher vehement dafür einsetzen, dass die Planungskapazitäten bei der Deutschen Bahn massiv ausgebaut werden. Auch das zuständige Referat im Bundesverkehrsministerium, das für die Nahverkehrsprojekte (Umsetzung des GVFG-Bundesprogramms) zuständig ist, muss personell besser aufgestellt werden. Mit den Planungskapazitäten bei der DB muss natürlich auch die „Genehmigungskapazität“ des Eisenbahnbundesamts Schritt halten können und gleichermaßen nach oben angepasst werden.</p>
---	--	--	---

Patrick Meinhardt (FDP)	keine Stellungnahme eingegangen		
Wahlkreis 61 Potsdam			
Dr. Saskia Ludwig MdB (CDU)	keine Stellungnahme eingegangen		
Olaf Scholz (SPD)	Der schienengebundene Fern- und Regionalverkehr muss attraktiver werden. Das wird er, mit guten und schnellen Verbindungen. Wir werden die Verkehrswende voranbringen und bis 2030 das modernste und klimafreundlichste Mobilitätssystem Europas aufbauen. Der Bund wird durch Ausbauprogramme seinen Beitrag leisten. Die Mittel für den öffentlichen Personenverkehr konnten wir bereits erhöhen. Wir werden in den Aus- und Neubau des Schienennetzes, in Lärmschutz und den Ausbau und die Attraktivierung von Bahnhöfen investieren. Wir haben das Ziel, alle Großstädte wieder ans Fernverkehrsnetz anzuschließen.	Ja, ich unterstütze die Reaktivierung der Stammbahn als Regionalbahn. Eine wachsende Region wie um Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf benötigt auch dringend ein mitwachsendes Angebot an öffentlichen und nachhaltigen Verkehrsmitteln. Nur mit einem attraktiven Angebot können wir es schaffen, den Verkehr auf umweltschonende Optionen umzuleiten. Nur mit einem attraktiven Angebot, können wir die Menschen dazu bewegen, das Auto für den Weg zur Arbeit, zu Freizeitaktivitäten, Hobbies oder zum Einkaufen stehen zu lassen. Und attraktiv ist ÖPNV vor allem, wenn es viele schnelle und sinnvolle Verbindungen und kurze Reisezeiten gibt. Als größte Brandenburger Gemeinde ohne Bahnanschluss ist die Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr seit vielen Jahren in Kleinmachnow im Gespräch. Die Stammbahn verbindet dabei die beiden Landeshauptstädte und schafft eine alternative Verbindung über den Berliner Südwesten, die gleichzeitig auch die wachsenden Kommunen Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf anbindet. In Kombination mit der S-Bahnverlängerung nach Stahnsdorf profitiert die gesamte Region von der schnellen Schienenanbindung ins Berliner und Potsdamer Zentrum.	Ich freue mich, dass die Reaktivierung der Stammbahn als Regionalbahnstrecke Teil des Projektes i2030 der Länder Berlin und Brandenburg ist. Auch wenn es noch Diskussionen um die Art des Wiederaufbaus gibt, stehe ich mit der SPD Brandenburg hinter der Reaktivierung als Regionalbahnstrecke. In dem Zusammenhang war es sehr wichtig, dass das BMVI vor etwa einem Jahr die Stammbahn als Regionalverkehrsstrecke auch in den „Deutschlandtakt“ wieder aufgenommen hat. Dies zeigt auch, dass das BMVI die Relevanz der Strecke für den regionalen und überregionalen Schienenverkehr erkannt hat. Als dann direkt gewählter Abgeordneter würde ich mich natürlich für dieses wichtige Schieneninfrastrukturprojekt in meinem Wahlkreis einsetzen.

<p>Norbert Müller MdB (Die Linke)</p>	<p>Die Eisenbahn ist für DIE LINKE ein zutiefst öffentliches, demokratisches und vor allem auch effektives Angebot für die Lösung eines Großteils der Transportanforderungen der Menschen und der Wirtschaft. Die Politik aller Bundesregierungen zumindest der letzten 30 Jahre war genau anders ausgerichtet: voll auf die Interessen der Autolobby, der Luftfahrt und der Bauindustrie. So wurde auch das Geld verteilt, so waren die Runden bei den verschiedenen Kanzlern besetzt. Wir haben dieses bewusste Agieren vorbei an den Bedürfnissen hart kritisiert. Ganz konkret auch daran zu erleben, dass seit der Wende über 6000 km Schiene abgerissen worden – und das vor allem in den so genannten neuen Bundesländern und dort vor allem im Bereich der regionalen Netze. In meinem Wahlkreis 61 gab es – historisch gewachsen über Jahrzehnte - bis Anfang der 90iger ein dichtes Netz von Eisenbahnverbindungen. Kaum ein größerer Betrieb, der nicht einen eigenen Bahnanschluss hatte. Alle Initiativen zur Ausrichtung der Transportpolitik an den Bedürfnissen der Menschen und der Wirtschaft haben in uns immer einen Verbündeten, nur war die Anti-Bahn-Lobby bisher meist erfolgreicher, weil kapitalstärker. In zukünftigen Haushaltsverhandlungen dürfen Verkehrsminister aus Bayern nicht mehr die Möglichkeit haben, überproportional Mittel vor allem in den Straßenbau ihres Bundeslandes umzulenken. Die Mittel für die Schiene müssen – um mal die aktuelle Noch-Kanzlerin zu zitieren – vom Ende her gedacht werden: Welche Aufgabe ist zu lösen, welche Transportströme müssen bewältigt werden, wie erfolgt das mit dem geringsten Aufwand und klimaverträglich. Hier muss den Regierenden nachdrücklich auf die Finger geschaut werden... Entscheidend wird maximaler öffentlicher Druck sein...</p>	<p>Der Wiederaufbau der Stammbahn ist ein immer noch offener Punkt aus dem Einigungsvertrag der die Wiederherstellung aller Eisenbahnverbindungen zwischen dem alten Westberlin und dem Gebiet der ehemaligen DDR festschrieb – und – das sagten schon die alten Römer - Verträge sind einzuhalten. Ausgehend von den Transportbedürfnissen sehe ich nur in einer Regionalbahn die passende Lösung, vor allem, weil sie auch die in den letzten 30 Jahren rasant gewachsenen Pendlerströme zwischen dem Umland und Berlin befriedigen kann. Darum ist bei der Entscheidung immer auch der weitere Raum vor allem in Richtung Westen mit zu denken. Die Lösung ist mit entsprechend Vorhaltewinkel zukunftssicher anzulegen – d.h. für auch zukünftig weiter wachsende Transportleistung, für eine attraktive Taktfrequenz und ein Angebot in komfortablen Zügen zu planen.</p>	<p>Auf Initiative der Berliner LINKEN, die vor vier Jahren die Stammbahn zu einem ihrer Wahlkampfthemen gemacht hat, und dem Druck der LINKEN aus der Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf auf die damals noch mitregierende LINKE in Brandenburg, ist die Stammbahn in den Koalitionsvertrag in Berlin aufgenommen worden, entstand der politische Druck, der dann zum Programm i2030 für die Entwicklung des Bahnnetzes für den Großraum Berlin führte. Das zeigt: der politische Wille ist entscheidend. Die Fachleute haben genug Papier produziert. Jetzt muss entscheiden werden...</p>
--	---	--	--

<p>Annalena Baerbock MdB (Bündnis90/Die Grünen)</p> <p>+ gemeinsame Antwort mit Alexandra Pichl</p>	<p>Eine leistungsfähige, verlässliche Bahn ist das Rückgrat einer nachhaltigen Verkehrswende. Wir Bündnisgrüne legen in der Verkehrspolitik den Fokus auf den Ausbau von Geh-, Rad- und Schienenwegen, eine gleichberechtigte Verteilung von Flächen, die Umnutzung bestehender Infrastrukturen sowie eine intelligente barrierefreie Vernetzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Stillgelegte Bahnstrecken wollen wir schnellstmöglich reaktivieren. Ergänzen wollen wir diese Angebote durch schnelle Sprinterzüge und Nachtzüge, die alle großen europäischen Metropolen bezahlbar miteinander verbinden. Kurzstreckenflüge wollen wir ab sofort Zug um Zug verringern und bis 2030 überflüssig machen, indem wir massiv Bahnangebote – gerade Direkt- und Nachtzugverbindungen – ausweiten und für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsmitteln sorgen, die die ökologischen Kosten widerspiegeln. Rückgrat eines attraktiven Schienenverkehrs im Personen- wie Güterverkehr ist ein deutlich leistungsfähigeres Netz. Deshalb werden wir die Investitionen für den Aus- und Neubau massiv anheben. Die Mittel für den Straßenneu- und -ausbau werden wir weitgehend umschichten – zugunsten der Sanierung maroder Infrastruktur und des Ausbaus der Schienen- und Radwegeinfrastruktur. Wir wollen 100 Milliarden Euro, verteilt auf die Jahre bis 2035, zusätzlich in Schienennetz und Bahnhöfe investieren und im Zusammenwirken mit den Ländern die Regionalisierungsmittel zweckgebunden noch einmal erhöhen, sodass sich die Pro-Kopf-Investitionen an das europäische Niveau angleichen. Die Trassenpreise wollen wir deutlich senken, um Anreize für Verkehrsverlagerungen auf die Schiene zu verstärken. Die Bahn soll zum Tourismus-Reisemittel</p>	<p>Ja. Das entspricht der Beschlusslage unserer Landespartei.</p>	<p>Die Reaktivierung der Stammbahn ist nur eines von zahlreichen Schienenprojekten, dass im Zuge der Verkehrswende zügig geplant und anschließend ebenso zügig gebaut werden muss. Wenn wir mit dem Ausbau des Schienennetzes künftig schneller vorankommen wollen, dann müssen wir die Planungskapazitäten bei der Schiene über einen langen Zeitraum kontinuierlich und erheblich aufstocken. Wir werden uns daher vehement dafür einsetzen, dass die Planungskapazitäten bei der Deutschen Bahn massiv ausgebaut werden. Auch das zuständige Referat im Bundesverkehrsministerium, das für die Nahverkehrsprojekte (Umsetzung des GVFG-Bundesprogramms) zuständig ist, muss personell besser aufgestellt werden. Mit den Planungskapazitäten bei der DB muss natürlich auch die „Genehmigungskapazität“ des Eisenbahnbundesamts Schritt halten können und gleichermaßen nach oben angepasst werden.</p>
--	--	---	--

	Nummer 1 werden – durch ein europäisches Nachtzugnetz und die gezielte Anbindung touristischer Regionen an das Bahnnetz.		
Linda Teuteberg MdB (FDP)	Der schienengebundene Fern- und Regionalverkehr hat mehrere Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Dennoch ist sein Anteil am gesamten Verkehr relativ niedrig. Ge- und Verbote sind nicht zielführend. Entscheidend für die Erhöhung der Nutzung von Fern- und Regionalzügen ist die Steigerung der Attraktivität für die Bahnkunden. Bessere Taktzeiten, hohe Verlässlichkeit und guter Komfort sind einige der Stichworte. Die notwendigen Investitionen für Streckenausbau und Neubau müssen durch finanzpolitische Entscheidungen auf Bundesebene gesichert werden. Auch Park-and-Ride-Konzepte sind wichtig, um Individual- und Schienenverkehr sinnvoll zu vernetzen.	Ja, ich befürworte den Wiederaufbau der Stammbahn, zumal bestehende Teilstrecken mitgenutzt werden können. Als besonderen Vorteil sehe ich die Möglichkeit der Anbindung von Stahnsdorf und Kleinmachnow.	Wir wollen Planungsverfahren beschleunigen, indem wir Verfahren straffen und Doppeluntersuchungen abschaffen, die Möglichkeiten der Digitalisierung in allen Bereichen der Planung nutzen, die Planungs- und Genehmigungsbehörden gezielt mit ausreichend Fachpersonal ausstatten und eine frühzeitige und umfassende Bürgerbeteiligung sicherstellen. Hinsichtlich der Planungen und Entscheidungen über Schienenverbindungen stimme ich mich selbstverständlich mit den Verkehrs- und Haushaltspolitikern meiner Fraktion im Deutschen Bundestag ab, um im Rahmen von Gesprächen und parlamentarischen Beratungen auf sinnvolle Entscheidungen hinzuwirken.
Wahlkreis 79 Berlin Steglitz-Zehlendorf			
Thomas Heilmann MdB (CDU) + Oliver Friederici antwortet „im Namen unseres Bundestagsabgeordneten und -kandidaten Thomas Heilmann MdB (für Steglitz-Zehlendorf)“	<p>1. <i>Befürworten Sie den baldigen Wiederaufbau der Stammbahn als Regionalbahn, die die Chance bietet, große Teile Westbrandenburgs wie Brandenburg an der Havel und Werder (Havel) häufiger und zuverlässiger mit Potsdam, Berlin und darüber hinaus nach Nordost-Brandenburg zu verbinden?</i> Die Berliner CDU ist am Ausbau des Öffentlichen Nahverkehr interessiert, wir stehen daher hinter dem von den beiden Landesregierungen Berlins und Brandenburgs vereinbarten Plan des I2030-Projektes. Diese Aussage ist auch Bestandteil unserer Programmatik für die Abgeordnetenhauswahl 2021. Die Umsetzung konkreter Planungsschritte und Finanzierungsvereinbarungen setzt voraus, dass die Berliner CDU in Koalitions- und Regierungsverantwortung ab September 2021 kommt.</p> <p>2. <i>Welche Initiativen haben Sie – soweit schon jetzt Mitglied des Abgeordnetenhauses – in der ablaufenden Legislaturperiode ergriffen, um sich für die Reaktivierung der Stammbahn einzusetzen?</i> Wir haben als CDU dies thematisiert u. a. in den Plenarsitzungen und den Ausschusssitzungen des parlamentarischen Ausschusses Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Uns ist wichtig zu erklären, dass die Umsetzung des Vorhabens nur gemeinsam mit allen Beteiligten, d. h. dem Bund, den Ländern Berlin und Brandenburg, auf Berliner Seite mit den betreffenden Bezirken, den Anwohnern und den Interessengruppen für die Stammbahn möglich ist. Wir glauben, dass dies umsetzbar ist. Die aktuell in Berlin regierende Koalition aus SPD, Linken und Grünen hat bislang keine konkreten Schritte unternommen. Das ist sehr bedauerlich, denn gerade die frühe Einbindung der Anwohner könnte auf lange Sicht hin betrachtet zu deutlich höherer Akzeptanz des Gesamtprojektes führen. Sie deuten dies ja ebenfalls in der 5. Frage schon an. Entsprechende Gespräche zur Stammbahn führe ich [Oliver Friederici MdB] seit Jahren eng mit dem Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn, Herrn Alexander Kaczmarek.</p> <p>3. <i>Die Stammbahn ist Teil des Projektes i2030 (https://www.i2030.de/) der Länder Berlin und Brandenburg, gemeinsam mit Deutsche Bahn AG und VBB. Sie wäre ein wirksamer Beitrag zur Verkehrswende. Konkrete Zeitpläne für die Stammbahn liegen – anders als bei anderen Projekten – jedoch immer</i></p>		

<p><i>Da Herr Friederici auf ungeachtet unserer Nachfrage nur auf unsere fünf Fragen an die KandidatInnen für die Wahl zum Abgeordnetenhaus antwortet, sind diese hier in kursiv abgedruckt.</i></p>	<p><i>noch nicht vor. Was wollen Sie tun, um die Entscheidung des Senats über die konkrete Planung und Finanzierung zu beschleunigen?</i> Die Umsetzung konkreter Planungsschritte und Finanzierungsvereinbarungen setzt voraus, dass die Berliner CDU in Koalitions- und Regierungsverantwortung ab September 2021 kommt.</p> <p><i>4. Die beabsichtigten Haltepunkte der Stammbahn im Berliner Stadtgebiet, nämlich Schöneberg, Steglitz, Zehlendorf sowie Düppel / Kleinmachnow werden auch aufgrund der besseren Erreichbarkeit positive Auswirkungen auf Menschen und Unternehmen haben. Was wollen Sie tun, um die Realisierung aller Stationen durchzusetzen?</i> Wenn die Kosten-Nutzen-Analyse und die Machbarkeitsstudie tragfähig sind, die Finanzierungszusagen des Bundes, der Länder und der Deutschen Bahn vorliegen, lässt sich die von Ihnen beschriebene Zahl von Bahnhöfen bzw. Haltepunkten gern realisieren.</p> <p><i>5. Der Wiederaufbau der Stammbahn als Regionalbahn würde allen Bürgerinnen und Bürgern schon aus klimapolitischen Erwägungen nützen. Was kann aus Ihrer Sicht für den Lärmschutz getan werden?</i> Weitreichender aktiver- und passiver Lärmschutz, die frühe Einbindung der Anwohnerschaft, eine kooperative Bauplanung, die Erprobung neuer technischer Bauverfahren und der nach neuesten verkehrlichen Grundsätzen durchgeführte spätere Bahnverkehr sind für uns Richtschnur für die Umsetzung des Vorhabens.</p>		
<p>Ruppert Stüwe (SPD)</p>	<p>Der Schienenverkehr ist ein Schwerpunkt der verkehrspolitischen Agenda der SPD. Er ist eine der im Wahlprogramm beschriebenen Zukunftsmissionen für unser Land. Bahnfahren soll innereuropäisch günstiger und attraktiver als Fliegen sein. Wir wollen rasch einen Deutschlandtakt umsetzen und einen Europatakt aufbauen. Dafür müssen wir für die notwendigen Investitionen in den Aus- und Neubau des Schienennetzes, in den Lärmschutz und den Ausbau von Bahnhöfen sorgen. Alle Großstädte sollten wieder ans Fernverkehrsnetz angeschlossen werden. Vor allem möchte ich die Attraktivität des Nahverkehrs verbessern, durch Investitionen in das Angebot und die Qualität von Zügen und Bussen und durch die Reaktivierung alter Bahnstrecken.</p> <p>Bis 2030 möchte die SPD mindestens 75 Prozent des Schienennetzes elektrifizieren, die Schiene weiter digitalisieren und für nicht elektrifizierte Strecken verbindliche Nutzungen wie den Einsatz von wasserstoffbetriebenen Zügen unterstützen. Die Deutsche Bahn AG ist für mich und die SPD ein Garant verlässlicher Mobilität. Ich stehe dafür, sie als integrierten Konzern in öffentlichem Eigentum erhalten.</p>	<p>Die SPD Steglitz-Zehlendorf und auch ich persönlich befürwortet schon seit langem die Stammbahn. Wir haben uns auf den unterschiedlichen Ebenen bereits in der Vergangenheit für den Wiederaufbau der Stammbahn eingesetzt. Sie gehört mit zu den Kernthemen meiner Kandidatur für den Deutschen Bundestag.</p>	<p>Als Bundestagsabgeordneter werde ich die Schienenausbauvorhaben in Berlin zu einer meiner Prioritäten machen. Schienenverkehrswege werden durch unterschiedliche Mechanismen zum größten Teil vom Bund finanziert. Voraussetzung hierfür ist das Vorliegen einer konkreten Planung. Dies ist leider in der zurückliegenden Legislaturperiode nicht geschehen. Insofern werde ich mich für eine schnellere Planung auf Landesebene einsetzen und diese zur Grundlage für schnelles Handeln beim Bund und der DB Netz AG machen. Hier muss in der nächsten Legislaturperiode die Zusammenarbeit im Rahmen von i2030 beschleunigt werden. Bei der Novelle des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wurde die Reaktivierung von Nahverkehrsstrecken ausdrücklich ergänzt. Ich werde mich dafür einsetzen, dass das Bewertungsverfahren in Zukunft auch die Umwelt- und Klimawirkungen sowie übergeordnete politische Zielsetzungen bei der Nutzen-Kosten-Bewertung stärker berücksichtigt.</p>

<p>Marcus Otto (Die Linke)</p>	<p>keine Stellungnahme eingegangen</p>		
<p>Nina Stahr (Bündnis90/Die Grünen)</p>	<p>Der schienengebundene Fern-Regionalverkehr hat entscheidende Bedeutung für die Mobilitätswende und den Klimaschutz. Hintergrund ist, dass das System Stahl/Stahl (also Eisenbahn) für den Beförderung von Personen gerade mal 25% und den Transport von Gütern 20% des Energieverbrauches hat wie das System Gummi/Stahl, also der Güterverkehr auf der Straße. Wenn wir das Zero-CO2- Szenario zeitnah anstreben müssen so viele Güter und Personen wie möglich mit der Bahn transportiert werden, um die hierfür benötigte Energie regenerativ bereitzustellen. Der Verkehrssektor insgesamt muss knapp die Hälfte (40%) eines heutigen Energieverbrauches einsparen (!), den Rest durch Wind-/Sonnenenergie decken. Um das System Schiene zu stärken wollen wir bis 2035 über die bisherigen 156 Mrd € hinaus weitere 100 Mrd. Euro in den Ausbau der Schieneninfrastruktur stecken. Dabei geht es ganz Bewusst nicht um Ersatz vorhandener Anlagen und nicht um die Modernisierung (Digitalisierung, Lärmschutz), sondern um Streckenerweiterungen, Reaktivierungen und Streckenneubauten. Das Problem welches wir sehen sind die Engpässe bei Planer*innen. Rund 1.300 Stellen müssen neu geschaffen werden, alleine bei DB Netz bzw. einer zukünftigen, bundeseigenen Infrastrukturgesellschaft. Daher bedarf es auch einer Ausbildungsoffensive in den Universitäten und der Möglichkeit der Umschulung von Straßen-/zu Bahnplaner*innen. Um den Betrieb zu finanzieren wollen wir die Regionalisierungsmittel deutlich erhöhen und die Trassenentgelte an den bei</p>	<p>Ja. Der Aufbau der Stammbahn wird befürwortet. Dabei sind alle ökologischen Aspekte bei der Planung von vorn herein zu berücksichtigen. Darüber hinaus halten wir auch ein Stufenkonzept für vorstellbar. Beginnend mit der Reaktivierung des vorhandenen Gleises entlang der Wannseebahn, womit Züge z.B. von der Wetzlarer Bahn kommend, in einer ersten Stufe bis Zehlendorf /besser: Rathaus Steglitz und schließlich bis Potsdamer Platz und Hauptbahnhof verkehren. Diese Strecke ließe sich sehr kurzfristig reaktivieren und mit einem Regionalbahnsteig in Höhe Mexikoplatz ausstatten, wo ein weiterer Umstieg zur grundsätzlich gewünschten U3-Verlängerung erfolgen kann. Die Planungen für die Historische Stammstrecke sollte darüber hinaus zeitnah aufgenommen werden. Regionalzüge bieten den Vorteil, dass sie weit in Umland reichen und z.B. den Unistandort Golm im dichten Takt mit Berlin verbinden können. Auch Zugpaare nach Brandenburg /Havel sind denkbar. Eine Reaktivierung als S-Bahn hätte den Nachteil, dass spätestens in Potsdam Umsteigezwänge für all diejenigen bestehen, welche über Potsdam hinaus ins westliche Umland wollen. Das Problem einer Regionalbahnverbindung besteht darin, dass die Nord-Süd-Strecke für die Aufnahme zusätzlicher Züge baulich hergerichtet werden muss. Um diese Durchbindungen im Fern-Regionalverkehr zu ermöglichen, sind zwei weitere Bypässe zwischen der Nord-Süd-Strecke und der Anhalter Bahn notwendig. DB Netz hat hierzu sehr aktuell eine Studie erarbeitet, in der der hohe Nutzen dieser beiden (in Teilen vorgeleisteten) Verbindungskurven im Rahmen des viergleisigen Ausbaus der Anhalter Bahn</p>	<p>Es wird geprüft, ob der Ausbau des Knotens Berlin, wo neben den PEK-Maßnahmen, den Dt-Takt- und i2030-Maßnahmen sowie auch weitere Projekte (z.B. Zweigleisigkeit und Elektrifizierung Ostbahn) in ein Gesamtpaket geschnürt in den Verkehrswegeplan eingespeist werden können. Das kann insgesamt zu einer höheren Priorisierung und entsprechender Mittelfreigabe führen. Der Flaschenhals werden weniger das zur Verfügung stehende Geld als vielmehr die fehlenden Planungskapazitäten sein. Wie oben erwähnt, wird eine Ausbildungsoffensive im Berufsausbildungs-/und universitärem Bereich dringend geboten sein. Zudem müssen Jobs bei DB Netz bzw. einer nachfolgenden Organisationseinheit inhaltlich und finanziell deutlich attraktiver werden.</p>

	<p>Taktverdichtungen anfallenden Grenzkosten orientieren. Die Erhöhung der Regionalisierungsmittel erfolgt am besten durch eine stärkere Dynamisierung, da kurzfristig es nicht möglich ist, mehr Züge auf die Gleise zu bringen (Fehlende Fahrzeuge, für die Aufnahme weiterer Verkehre ungeeignete Infrastruktur). 2035 sollte es möglich sein, etwa die doppelte Verkehrsleistung im Regionalverkehr auf die Schienen zu bringen, der 15'-Takt wird zum Standard aller wichtigen Regionalbahnstrecken. Hierfür wäre eine Dynamisierung der Regionalisierungsmittel von 4,5% pro Jahr ausreichend.</p>	<p>erläutert wird „Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) für den als überlastet erklärten Schienenweg Berlin-Spandau Ost / Berlin-Gesundbrunnen – Berlin Hbf – Berlin Südkreuz– Großbeeren Süd“. Die Stammbahn muss zwingend im Gesamtzusammenhang mit der grundsätzlichen Netzerweiterung gesehen werden. Übrigens stellt die Inbetriebnahme des vorhandenen Wannseebahn-Gleises nicht im Widerspruch zum Wiederaufbau der historischen Stammbahnstrecke. Wenn diese als Regionalbahn erfolgt werden die Fahrten über Wannsee bis Hauptbahnhof bzw. darüber hinaus erhalten bleiben. Dadurch wird der Verkehrswert der Gesamtstrecke erhöht und die Umsetzung sogar beschleunigt.</p>	
<p>Henning Krumrey (FDP)</p>	<p>keine Stellungnahme eingegangen</p>		