

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 35 Direktkandidatinnen und Direktkandidaten von CDU, SPD, Die Linke, Bündnis 90 / Die Grünen und FDP zur Wahl zum Abgeordnetenhaus von Berlin am 26. September 2021 aus den 7 an der Stammbahn-Trasse gelegenen Wahlkreisen in Steglitz-Zehlendorf und Schöneberg-Tempelhof gestellt.

27 Kandidatinnen und Kandidaten haben reagiert, 26 Position bezogen. 10 DirektkandidatInnen haben persönlich geantwortet, 17 DirektkandidatInnen "mittelbar", also durch Dritte, für sich antworten lassen.

Ergebnis: **26 Kandidatinnen und Kandidaten** sprechen sich für die Stammbahn als **Regionalbahn** von Berlin Hbf. über Schöneberg, Steglitz, Zehlendorf und Kleinmachnow nach Potsdam aus:

- Wahlkreis 0601 (Steglitz-Zentrum): **Claudia Wein** (CDU), **Andreas Kugler** (SPD), **Selim Aksaru** (Die Linke), **Benedikt Lux** (Bündnis90/Die Grünen)
- Wahlkreis 0602 (Südende): **Tom Cywinski** (CDU), **Matthias Kollatz** (SPD), **Franziska Brychcy** (Die Linke), **Tonka Wojahn** (Bündnis90/Die Grünen), **Thomas Sellig** (FDP)
- Wahlkreis 0603 (Lichterfelde-West, Zehlendorf-Süd): **Christian Goiny** (CDU), **Martin Matz** (SPD), **Dennis Egginger-Gonzalez** (Die Linke), **Mariella Perna** (Bündnis90/Die Grünen), **Jan Trommershausen** (FDP)
- Wahlkreis 0606 (Dahlem, Zehlendorf-Mitte): **Adrian Grasse** (CDU), **Ina Cyborra** (SPD), **Matthias Gruner** (Die Linke), **Torsten Wiesske** (Bündnis90/Die Grünen), **Tobias Bauschke** (FDP)
- Wahlkreis 0607 (Zehlendorf-West, Düppel): **Stephan Standfuß** (CDU), **Andreas Linde** (SPD), **Susanne Mertens** (Bündnis90/Die Grünen), **Sebastian Czaja** (FDP)
- Wahlkreis 0702 (Schöneberg Süd): **Peter Mair** (CDU), **Elisabeth Wissel** (Die Linke)
- Wahlkreis 0703 (Friedenau, Lindenhof & Marienhöhe): **Inga Frohmann** (CDU)

Die Resonanz nach Parteien:

CDU: 7 Stellungnahmen; **SPD: 5** Stellungnahmen; **Die Linke: 5** Stellungnahmen; **FDP: 4** Stellungnahmen; **Bündnis 90/Die Grünen: 5** Stellungnahmen

| | | | | | |
|---|--|--|--|---|---|
| | 1. 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? | 2. Welche Initiativen haben Sie – soweit schon jetzt Mitglied des Abgeordnetenhauses –in der ablaufenden Legislaturperiode ergriffen, um sich für die Reaktivierung der Stammbahn einzusetzen? | 3. 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 noch nicht vor. Was wollen Sie tun, um die Entscheidung des Senats über die konkrete Planung und Finanzierung zu beschleunigen? | 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? | 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? |
| Wahlkreis 0601 Steglitz-Zehlendorf - Steglitz-Zentrum | | | | | |
| Dr. Claudia Wein (CDU) + Oliver Friederici MdA antwortet „im Namen [...] von uns sieben Abgeordnetenhaus-Kandidaten der CDU (Cornelia Seibeld MdA (Lichterfelde-Ost und -Süd), Dr. Claudia Wein (Steglitz-Zentrum), Tom Cywinski (Südende), Adrian Grasse MdA (Dahlem, Zehlendorf-Mitte), Christian Goiny | 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. | 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. | Die Umsetzung konkreter Planungsschritte und Finanzierungsvereinbarungen setzt voraus, dass die Berliner CDU in Koalitions- und Regierungsverantwortung ab September 2021 kommt. | 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. | 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><i>MdA (Lichterfelde-West, Zehlendorf-Süd), Stephan Standfuß MdA (Zehlendorf-West, Düppel))</i></p> | | <p>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 MdA] seit Jahren eng mit dem Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn, Herrn Alexander Kaczmarek.</p> | | | |
| <p>Andreas Kugler MdA (SPD)</p> <p>+ Ruppert Stüwe, Vorsitzender SPD Steglitz-Zehlendorf, übersendet „Gemeinsame Antworten der SPD für die Wahlprüfsteine“</p> | <p>Die SPD Steglitz-Zehlendorf befürwortet schon seit langem die Stammbahn. Wir haben uns auf den unterschiedlichen Ebenen bereits in der Vergangenheit für den Wiederaufbau der Stammbahn eingesetzt.</p> | <p>Die Stammbahn ist Bestandteil des Koalitionsvertrags für die Legislaturperiode 2016-2021. Immer wieder haben sich die Steglitz-Zehlendorfer Mitglieder des Abgeordnetenhauses (Ina Czyborra, Matthias Kollatz, Andreas Kugler) für eine zügige Umsetzung eingesetzt. Beispiel dafür ist, dass sie das Thema bei der SPD Fraktionsklausur zum Thema Mobilität eingebracht und die Fraktion sich als Ganzes noch einmal zum Wiederaufbau der</p> | <p>Die SPD in Steglitz-Zehlendorf wird sich auch in Zukunft mit Nachdruck für die Stammbahn einsetzen. In der nächsten Legislaturperiode werden wir, dort wo wir politisch in Verantwortung sind, einen konkreten Zeitplan zur Umsetzung anmahnen. Nach Jahren der Variantenprüfungen durch die Grüne Verkehrssenatorin müssen endlich Entscheidungen getroffen werden, damit die Planungen vorangehen. Mit Ruppert Stüwe kandidiert ein</p> | <p>Die SPD wird sich in den anstehenden Planungsverfahren für die angesprochenen Halte im Berliner Stadtgebiet einsetzen. Darüber hinaus ist aus unserer Sicht ein Halt am Europark Dreilinden als wichtigen Gewerbe- und Arbeitsort kurz hinter der Stadtgrenze von besonderer Bedeutung.</p> | <p>Ein ausreichender Lärmschutz muss insbesondere dort, wo die Trasse nah an bewohnten Gebieten vorbeiführt gesichert sein. Die SPD wird sich dafür während des Planungsverfahrens einsetzen.</p> |

| | | | | | |
|--|---|--|---|--|--|
| | | Stammbahn bekannt und dieses auch bei der zuständigen Senatorin angemahnt hat. Zahlreiche Gespräche insbesondere von Andreas Kugler auch mit dem Bevollmächtigten der Deutschen Bahn zu dem Thema unterstreichen die Bedeutung für die SPD. Im Bezirksamt hat unsere Stadtrat Michael Karnetzki sich immer wieder klar zur Stammbahn bekannt und diese Position sowohl in die Öffentlichkeit, gegenüber dem Land, der Bahn und innerhalb der Bezirkspolitik klar vertreten | ausgewiesener Verkehrsexperte für den Deutschen Bundestag. Wir möchten den Ausbau der Schieneninfrastruktur in Steglitz-Zehlendorf damit zu einer Priorität machen und auch endlich in den Bundestag tragen. | | |
| Selim Akarsu (Die Linke) | Nach meinem Kenntnisstand hat Ihnen bereits Herr Gruner ausführlich geantwortet, so dass ich mich an dieser Stelle kurz fassen kann: Auch ich befürworte den Wiederaufbau der Stammbahn. Die Linke, Steglitz-Zehlendorf spricht sich in ihrem Wahlprogramm sowohl für die Originalstrecke als auch für die Instandsetzung des Industriegleises entlang der Wannseebahn aus. Außerdem hat Herr Gruner in der BVV bereits einen Beschluss hierzu initiiert. | | | | |
| Benedikt Lux MdA (Bündnis90/Die Grünen) + Daniela Ehlers übermittelt „die Position von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Berlin Steglitz-Zehlendorf“ | Wir befürworten die Reaktivierung des Stammbahngleises als langfristige Maßnahme zur besseren Anbindung von Steglitz-Zehlendorf und Kleinmachnow. Durch die Reaktivierung der Stammbahn sehen wir ein großes Potenzial, Straßenverkehr auf die Schiene zu verlegen und den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Berliner Südwesten zu stärken. Nachdem für die Reaktivierung jedoch neue Brücken gebaut, Gleise verlegt und Grundlagen | Mit dem Projekt i2030 haben wir mit der grün geführten Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz die Grundlagen für die Reaktivierung und den Ausbau von Bahnstrecken in Berlin und Brandenburg gelegt. Dadurch können Projekte, welche jahrelang nur diskutiert wurden, endlich angegangen und umgesetzt werden. Insbesondere länderübergreifende Projekte, wie die Stammbahn können durch i2030 besser koordiniert | Um die Zeitplanung für die Stammbahn zu beschleunigen, wollen wir uns bei Koalitionsverhandlungen auf Landesebene dafür starkmachen, dass die Entscheidung über die Variante der Reaktivierung möglichst zeitnah getroffen wird und Berlin sich dabei für eine Reaktivierung als Regionalbahn einsetzt. In Zusammenarbeit mit der Brandenburger Regierung und der Bundesregierung wollen wir somit den Prozess beschleunigen. Durch den Kontakt zum grünen Landesverband in | Als Bezirksverband wollen wir uns zusammen mit den anderen betroffenen Bezirken gegenüber Bund und Land dafür starkmachen, dass die Haltestellen bei den Planungen auf Landesebene berücksichtigt werden. Die Schaffung des neuen S-Bahnhofs Kamenzer Damm zeigt, dass gemeinsamer Druck von Bezirks- und Landesebene die Schaffung von wichtigen Haltestellen ermöglichen kann. Sofern wir auf Landes- und Bundesebene in Regierungsverantwortung sind, wollen wir uns auch | Insbesondere Anwohnende der aktuell stillgelegten Stammbahnstrecke, sowie der Bahnhöfe wären durch die Reaktivierung der Bahnstrecke von einer stärkeren Lärmbelastung betroffen. Wir wollen uns dafür einsetzen, dass durch begrünte Lärmschutzwände, die Verwendung lärmarmen Gleise und die Vermeidung unnötiger Bremsungen von Zügen die Lärmauswirkungen auf ein Minimum beschränkt werden. |

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | <p>geschaffen werden müssen, sehen wir die Reaktivierung als langfristige Maßnahme in einem Gesamtkonzept für einen besseren Öffentlichen Personennahverkehr im Berliner Südwesten. Als mittelfristige Maßnahme wollen wir ergänzend zur Reaktivierung der Stammbahn auch das Gütergleis der Wannseebahn als elektrifizierte Bahnstrecke für den Personenverkehr nutzbar machen. Dies ist schneller umsetzbar und kann somit bereits mittelfristig eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens, sowie eine bessere Anbindung an Potsdam ermöglichen. Der Systemscheid zur Frage, ob die Stammbahn als S- oder Regionalbahn reaktiviert wird, ist noch offen und wird Teil der kommenden Koalitionsverhandlungen sein. Während die Verwaltung für die Berliner*innen größere Vorteile in einer S-Bahnverbindung sieht, schafft eine Regionalbahn insbesondere für den Pendler*innenverkehr neue Kapazitäten und ermöglicht eine Verlagerung von der</p> | <p>und organisiert werden. Durch engen Austausch mit den zuständigen Ministerien in Brandenburg und im Bund konnte die Senatsverwaltung für Umwelt-, Verkehr- und Klimaschutz somit auch die Reaktivierung der Stammbahn voranbringen.</p> | <p>Brandenburg und zum grünen Bundesverband, sowie den jeweiligen grünen Abgeordneten und Mitgliedern der Regierung wollen wir uns zusätzlich für eine schnelle Reaktivierung einsetzen. Im Abgeordnetenhaus wollen wir uns für eine schnelle Finanzierung des Projekts starkmachen.</p> | <p>parteiintern für die Schaffung der Haltepunkte einsetzen.</p> | |
|--|--|--|--|--|--|

| | | | | | |
|---|---|--|---|---|--|
| | <p>Straße auf die Schiene. Deshalb ist diese Variante zu begrüßen. Die genaue Variante muss durch eine politische Entscheidung festgelegt werden.</p> | | | | |
| <p>Antje Schönfelder (FDP)</p> | <p>keine Stellungnahme eingegangen</p> | | | | |
| <p>Wahlkreis 0602 Steglitz-Zehlendorf - Südende</p> | | | | | |
| <p>Tom Cywinski (CDU)</p> <p>+ Oliver Friederici MdA antwortet „im Namen [...] von uns sieben Abgeordnetenhaus-Kandidaten der CDU (Cornelia Seibeld MdA (Lichterfelde-Ost und -Süd), Dr. Claudia Wein (Steglitz-Zentrum), Tom Cywinski (Südende), Adrian Grasse MdA (Dahlem, Zehlendorf-Mitte), Christian Goiny MdA (Lichterfelde-West, Zehlendorf-Süd), Stephan Standfuß MdA (Zehlendorf-West, Düppel))</p> | <p>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.</p> | <p>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</p> | <p>Die Umsetzung konkreter Planungsschritte und Finanzierungsvereinbarungen setzt voraus, dass die Berliner CDU in Koalitions- und Regierungsverantwortung ab September 2021 kommt.</p> | <p>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>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> |

| | | | | | |
|---|---|--|---|---|--|
| | | 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 MdA] seit Jahren eng mit dem Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn, Herrn Alexander Kaczmarek. | | | |
| <p>Dr. Matthias Kollatz MdA (SPD)</p> <p>+ Ruppert Stüwe, Vorsitzender SPD Steglitz-Zehlendorf, übersendet „Gemeinsame Antworten der SPD für die Wahlprüfsteine“</p> | Die SPD Steglitz-Zehlendorf befürwortet schon seit langem die Stammbahn. Wir haben uns auf den unterschiedlichen Ebenen bereits in der Vergangenheit für den Wiederaufbau der Stammbahn eingesetzt. | Die Stammbahn ist Bestandteil des Koalitionsvertrags für die Legislaturperiode 2016-2021. Immer wieder haben sich die Steglitz-Zehlendorfer Mitglieder des Abgeordnetenhauses (Ina Czyborra, Matthias Kollatz, Andreas Kugler) für eine zügige Umsetzung eingesetzt. Beispiel dafür ist, dass sie das Thema bei der SPD Fraktionsklausur zum Thema Mobilität eingebracht und die Fraktion sich als Ganzes noch einmal zum Wiederaufbau der Stammbahn bekannt und dieses auch bei der zuständigen Senatorin angemahnt hat. Zahlreiche Gespräche insbesondere von Andreas Kugler auch mit dem Bevollmächtigten der Deutschen Bahn zu dem Thema unterstreichen die Bedeutung für die SPD. | Die SPD in Steglitz-Zehlendorf wird sich auch in Zukunft mit Nachdruck für die Stammbahn einsetzen. In der nächsten Legislaturperiode werden wir, dort wo wir politisch in Verantwortung sind, einen konkreten Zeitplan zur Umsetzung anmahnen. Nach Jahren der Variantenprüfungen durch die Grünen Verkehrssenatorin müssen endlich Entscheidungen getroffen werden, damit die Planungen vorangehen. Mit Ruppert Stüwe kandidiert ein ausgewiesener Verkehrsexperte für den Deutschen Bundestag. Wir möchten den Ausbau der Schieneninfrastruktur in Steglitz-Zehlendorf damit zu einer Priorität machen und auch endlich in den Bundestag tragen. | Die SPD wird sich in den anstehenden Planungsverfahren für die angesprochenen Halte im Berliner Stadtgebiet einsetzen. Darüber hinaus ist aus unserer Sicht ein Halt am Europark Dreilinden als wichtigen Gewerbe- und Arbeitsort kurz hinter der Stadtgrenze von besonderer Bedeutung. | Ein ausreichender Lärmschutz muss insbesondere dort, wo die Trasse nah an bewohnten Gebieten vorbeiführt gesichert sein. Die SPD wird sich dafür während des Planungsverfahrens einsetzen. |

| | | | | | |
|---|--|--|--|---|---|
| | | <p>Im Bezirksamt hat unsere Stadtrat Michael Karnetzki sich immer wieder klar zur Stammbahn bekannt und diese Position sowohl in die Öffentlichkeit, gegenüber dem Land, der Bahn und innerhalb der Bezirkspolitik klar vertreten</p> | | | |
| <p>Franziska Brychcy MdA (Die Linke)</p> | <p>Wir als LINKE. Steglitz-Zehlendorf befürworten den Wiederaufbau der Stammbahn als Regionalbahn über Kleinmachnow/ Düppel. Mobilität in Brandenburg und Berlin muss zusammen gedacht werden. Es braucht eine gute Regionalbahnverbindung zwischen Brandenburg, Werder, Potsdam und Zehlendorf, Steglitz, Schöneberg, Mitte. Die Anbindung von Kleinmachnow (Europarc Dreilinden) und Düppel ist für die Mobilität und wirtschaftliche Entwicklung wichtig.</p> | <p>Mit der i2030-Strategie, in die der Wiederaufbau der Stammbahn als ein Kernprojekt aufgenommen wurde, sind wir zwar einen Schritt voran gekommen, aber es kann nicht sein, dass die Machbarkeitsuntersuchung zur Stammbahn mittlerweile vier Jahre dauert! Dies haben wir als Linksfraktion im Berliner Abgeordnetenhaus immer wieder angemahnt, diverse Veranstaltungen und Vor-Ort-Termine organisiert und die grün geführte Verkehrsverwaltung für ihre Verschleppungstaktik auch öffentlich kritisiert. Ziel muss es sein, die Variantenentscheidung zeitnah nach der Wahl Ende 2021 zu treffen und endlich mit der Vorplanung zu beginnen!</p> | <p>Aus unserer Sicht ist die Variantenentscheidung eine politische Entscheidung, die sich am Mobilitätsbedarf in der wachsenden Region Berlin-Brandenburg orientieren muss! Die Regionalbahntrasse muss im künftigen Koalitionsvertrag 2021 - 2026 entsprechend verankert werden. Sollten wir wieder Teil der künftigen Regierung sein, werden wir uns vehement dafür einsetzen, weil wir die Stammbahn dringend brauchen!</p> | <p>Die Haltepunkte sind entscheidend für die existierenden Mobilitätsbedürfnisse entlang der Stammbahnstrecke. Steglitz ist ein dicht besiedelter Bezirk mit vielen Umsteigeverbindungen (U9/ Bus). Für Zehlendorf ist neben dem Wiederaufbau des zweiten Bahnsteiges auch bessere Zugänge zum Bahnhof und ein besserer Übergang zum Bus dringend erforderlich. Der Haltepunkt am Europapark Dreilinden ist für die Verkehrslage in Steglitz-Zehlendorf auch entscheidend. Er liegt auf der Stadtgrenze, könnte also dem Tarifbereich B zugeordnet werden, hat einen Autobahnanschluss und viele Parkplätze. Wir erhoffen uns durch diese Station eine deutliche Entlastung von Wannsee und Zehlendorf von P&R-Pendlern. Der Haltepunkt Kleinmachnow bietet einen zusätzlichen Anlaufpunkt für Buslinien aus den TKS-Gemeinden und kann so Zehlendorf Mitte und den</p> | <p>Der ursprüngliche Entwurf aus dem Jahr 1838 ist selbstverständlich nicht auf die heutige Zeit übertragbar. Für den Abschnitt Zehlendorf - Griebnitzsee erfolgt ein Planfeststellungsverfahren. In diesem sind sämtliche notwendigen Gutachten bis ins kleinste Detail geregelt, auch der Lärmschutz und Erschütterungsschutz. Dieser ist selbstverständlich notwendig und wird entsprechend großzügig errichtet.</p> |

| | | | | | |
|---|--|--|--|---|---|
| | | | | Mexikoplatz entlasten. Für uns ist klar, dass in unserer Metropolregion alle Haltepunkte realisiert werden müssen. | |
| <p>Tonka Wojahn (Bündnis90/Die Grünen)</p> <p>+ Daniela Ehlers übermittelt „die Position von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Berlin Steglitz-Zehlendorf“</p> | <p>Wir befürworten die Reaktivierung des Stammbahngleises als langfristige Maßnahme zur besseren Anbindung von Steglitz-Zehlendorf und Kleinmachnow. Durch die Reaktivierung der Stammbahn sehen wir ein großes Potenzial, Straßenverkehr auf die Schiene zu verlegen und den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Berliner Südwesten zu stärken. Nachdem für die Reaktivierung jedoch neue Brücken gebaut, Gleise verlegt und Grundlagen geschaffen werden müssen, sehen wir die Reaktivierung als langfristige Maßnahme in einem Gesamtkonzept für einen besseren Öffentlichen Personennahverkehr im Berliner Südwesten. Als mittelfristige Maßnahme wollen wir ergänzend zur Reaktivierung der Stammbahn auch das Gütergleis der Wannseebahn als elektrifizierte Bahnstrecke für den Personenverkehr</p> | <p>Mit dem Projekt i2030 haben wir mit der grün geführten Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz die Grundlagen für die Reaktivierung und den Ausbau von Bahnstrecken in Berlin und Brandenburg gelegt. Dadurch können Projekte, welche jahrelang nur diskutiert wurden, endlich angegangen und umgesetzt werden. Insbesondere länderübergreifende Projekte, wie die Stammbahn können durch i2030 besser koordiniert und organisiert werden. Durch engen Austausch mit den zuständigen Ministerien in Brandenburg und im Bund konnte die Senatsverwaltung für Umwelt-, Verkehr- und Klimaschutz somit auch die Reaktivierung der Stammbahn voranbringen.</p> | <p>Um die Zeitplanung für die Stammbahn zu beschleunigen, wollen wir uns bei Koalitionsverhandlungen auf Landesebene dafür starkmachen, dass die Entscheidung über die Variante der Reaktivierung möglichst zeitnah getroffen wird und Berlin sich dabei für eine Reaktivierung als Regionalbahn einsetzt. In Zusammenarbeit mit der Brandenburger Regierung und der Bundesregierung wollen wir somit den Prozess beschleunigen. Durch den Kontakt zum grünen Landesverband in Brandenburg und zum grünen Bundesverband, sowie den jeweiligen grünen Abgeordneten und Mitgliedern der Regierung wollen wir uns zusätzlich für eine schnelle Reaktivierung einsetzen. Im Abgeordnetenhaus wollen wir uns für eine schnelle Finanzierung des Projekts starkmachen.</p> | <p>Als Bezirksverband wollen wir uns zusammen mit den anderen betroffenen Bezirken gegenüber Bund und Land dafür starkmachen, dass die Haltestellen bei den Planungen auf Landesebene berücksichtigt werden. Die Schaffung des neuen S-Bahnhofs Kamenzer Damm zeigt, dass gemeinsamer Druck von Bezirks- und Landesebene die Schaffung von wichtigen Haltestellen ermöglichen kann. Sofern wir auf Landes- und Bundesebene in Regierungsverantwortung sind, wollen wir uns auch parteiintern für die Schaffung der Haltepunkte einsetzen.</p> | <p>Insbesondere Anwohnende der aktuell stillgelegten Stammbahnstrecke, sowie der Bahnhöfe wären durch die Reaktivierung der Bahnstrecke von einer stärkeren Lärmbelastung betroffen. Wir wollen uns dafür einsetzen, dass durch begrünte Lärmschutzwände, die Verwendung lärmarmen Gleise und die Vermeidung unnötiger Bremsungen von Zügen die Lärmauswirkungen auf ein Minimum beschränkt werden.</p> |

| | | | | | |
|---|--|---|---|---|---|
| | <p>nutzbar machen. Dies ist schneller umsetzbar und kann somit bereits mittelfristig eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens, sowie eine bessere Anbindung an Potsdam ermöglichen. Der Systementscheid zur Frage, ob die Stammbahn als S- oder Regionalbahn reaktiviert wird, ist noch offen und wird Teil der kommenden Koalitionsverhandlungen sein. Während die Verwaltung für die Berliner*innen größere Vorteile in einer S-Bahnverbindung sieht, schafft eine Regionalbahn insbesondere für den Pendler*innenverkehr neue Kapazitäten und ermöglicht eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Deshalb ist diese Variante zu begrüßen. Die genaue Variante muss durch eine politische Entscheidung festgelegt werden.</p> | | | | |
| <p>Thomas Seerig (FDP)</p> <p>+ Sebastian Czaja MdA übermitteln die <i>“Position zur Reaktivierung der Stammbahn, die ich stellv. für die Kollegen</i></p> | <p>Ja, wir befürworten den baldigen Wiederaufbau und Inbetriebnahme der Stammbahn als Regionalbahn uneingeschränkt. Das Berliner Umland, insbesondere der Süd-Westen, muss zur Entlastung vor allem auch</p> | <p>Die Reaktivierung der Stammbahn entspricht bereits jetzt der allgemeinen Beschlusslage der FDP. Der Wiederaufbau und die Inbetriebnahme der Stammbahn sind Bestandteil des Projektes I2030 in dem die Länder</p> | <p>Letztendlich liegt der Erfolg sämtlicher Interventionen auf Senatsebene stets in der tatsächlichen Möglichkeit zur Einflussnahme begründet. Da Ihre Frage in die Zukunft zeigt, ist die Zusammensetzung des Senats ab Oktober 2021</p> | <p>Das jahrelange bezirkliche Engagement der Freien Demokraten ergibt selbstverständlich nur Sinn, wenn durch die Reaktivierung der Stammbahn auch die Infrastruktur insbesondere des Bezirks Steglitz-Zehlendorf maßgeblich dazu</p> | <p>Wir Freien Demokraten sind stets bestrebt die Zukunft unserer Stadt im Einklang mit den Menschen in dieser Stadt zu entwickeln, wenn gleich natürlich nicht zu jeder allgemein als sinnvoll anerkannten Maßnahme immer eine volle Zustimmung von</p> |

| | | | | | |
|--|--|--|---|--|---|
| <p><i>Bauschke, Seerig und Trommershausen [...] mit beantwortete.“</i></p> | <p>der täglichen Pendlerströme zuverlässig und attraktiv durch den ÖPNV der Metropolregion Berlin-Brandenburg weiter erschlossen werden. Nicht nur die Verpflichtung aus der Historie der Stammbahn, sondern der unmittelbare Nutzen einer besseren Anbindung Berlins an den Knotenpunkt Hbf Potsdam, wie aber auch darüber hinaus in das Brandenburger Umland, sind elementar für die weitere Entwicklung des Süd-Westen der Stadt wie auch von deren Nachbargemeinden. Mit einer direkten Anbindung von Kleinmachnow, aber vor allem auch mit einer direkten Anbindung des Europarc Dreilinden, wird u.a. die räumliche Nähe geschaffen, die das hohe wirtschaftliche, wie auch soziale Potential im Süd-Westen der Metropolregion überhaupt erst freisetzen kann.</p> | <p>Berlin und Brandenburg, zusammen mit der Deutsche Bahn und dem VBB eine bessere Schieneninfrastruktur für die Hauptstadtregion planen und zeitnah umsetzen wollen. Dieses Vorgehen haben wir als FDP im Land Berlin mit einem Antrag im Abgeordnetenhaus (Drucksache 18/0298), wie auch in den betroffenen Berliner Bezirken, immer vollumfänglich unterstützt und anderslautenden Vorstößen (z.B. die Idee, die Trasse als Radweg zu nutzen) stets eine Absage erteilt. Die reine Umsetzung liegt jedoch in den Händen der aktuell Verantwortlichen und so auch in den Händen der Deutschen Bahn. Wo nötig, haben wir auf bezirkliche Ebene stets auch die Reaktivierung der Stammbahn mit in den Fokus gerückt. So wird bei den Planungen des Neubaus der Brücke am Bahnhof Zehlendorf die spätere Reaktivierung der Stammbahn bereits eingeplant und berücksichtigt.</p> | <p>von (mit-)entscheidender Bedeutung. Da aus Sicht von uns Freie Demokraten die Reaktivierung Stammbahn schon seit vielen Jahren im Fokus unserer Bemühungen steht und die Stammbahn stets ein fester Bestandteil unserer Programmatik gewesen ist, würde eine Senatsbeteiligung der Freien Demokraten natürlich ein entsprechendes Voranschreiten der Planungen implizieren und nicht zuletzt auch beschleunigen, wenn gleich natürlich der Bahn – als Betreiber und Inhaber der Trasse – eine gewisse Planungshoheit nicht abzusprechen ist.</p> | <p>gewinnt. Die von Ihnen genannten Haltepunkte Schöneberg, Steglitz, Zehlendorf sowie Düppel/Kleinmachnow, aber auch der schon oben bereits angeführte Haltepunkt Europarc Dreilinden stellen für uns nach derzeitigem Planungsstand ein Muss dar. Eine Stammbahn, die den Bezirk ohne Halt nur im Transit durchfährt, halten wir für nicht zielführend. Entsprechend werden wir natürlich, je nach Wahlausgang im September, unseren dann vorhandenen Möglichkeiten entsprechend folgen.</p> | <p>Jedermann zu erwarten ist. Naturgemäß tendieren die zukünftigen Nutzer der Stammbahn in der Abwägung von Vor- zu Nachteilen einer Reaktivierung zu einer positiveren Bewertung, als Anlieger der Trasse, die eine entsprechende Lärmbelastung fürchten. Infrastrukturmaßnahmen, wie eine Reaktivierung der Stammbahn, bringen so immer auch Herausforderungen im unmittelbaren Umfeld mit sich. Jedoch unterliegen solche Vorhaben in Deutschland und damit auch in Berlin-Brandenburg, in den Genehmigungsverfahren hohen Anforderungen an einer adäquaten Bürgerbeteiligung und damit verbunden auch entsprechenden Schutzmaßnahmen, denen selbstverständlich in allen Belangen und in vollem Umfang nachzukommen ist. Welche konkreten Maßnahmen zum Lärmschutz sich wo und wie am effektivsten realisieren lassen, sollte das Ergebnis entsprechender umfangreicher und professioneller Planungsverfahren sein. Gerade in Fragen wie dieser zeigt sich jedoch, wie trotz</p> |
|--|--|--|---|--|---|

| | | | | | |
|--|---|--|---|---|--|
| | | | | | jahrzehntelanger Lippenbekenntnisse der bislang Verantwortlichen zur Reaktivierung der Stammbahn, bislang wenig konkret gehandelt worden ist. Wir meinen, nicht zuletzt auch vor dem historischen Hintergrund der Stammbahn: „Das muss sich ändern!“ |
| Wahlkreis 0603 Steglitz-Zehlendorf - Lichterfelde-West, Zehlendorf-Süd | | | | | |
| <p>Christian Goiny MdA (CDU)</p> <p>+ Oliver Friederici MdA antwortet „<i>im Namen [...] von uns sieben Abgeordnetenhaus-Kandidaten der CDU (Cornelia Seibeld MdA (Lichterfelde-Ost und -Süd), Dr. Claudia Wein (Steglitz-Zentrum), Tom Cywinski (Südende), Adrian Grasse MdA (Dahlem, Zehlendorf-Mitte), Christian Goiny MdA (Lichterfelde-West, Zehlendorf-Süd), Stephan Standfuß MdA (Zehlendorf-West, Düppel)</i>)“</p> | <p>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.</p> | <p>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</p> | <p>Die Umsetzung konkreter Planungsschritte und Finanzierungsvereinbarungen setzt voraus, dass die Berliner CDU in Koalitions- und Regierungsverantwortung ab September 2021 kommt.</p> | <p>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>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> |

| | | | | | |
|--|---|--|---|---|--|
| | | 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 MdA] seit Jahren eng mit dem Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn, Herrn Alexander Kaczmarek. | | | |
| <p>Martin Matz (SPD)</p> <p>+ Ruppert Stüwe, Vorsitzender SPD Steglitz-Zehlendorf, übersendet „Gemeinsame Antworten der SPD für die Wahlprüfsteine“</p> | Die SPD Steglitz-Zehlendorf befürwortet schon seit langem die Stammbahn. Wir haben uns auf den unterschiedlichen Ebenen bereits in der Vergangenheit für den Wiederaufbau der Stammbahn eingesetzt. | Die Stammbahn ist Bestandteil des Koalitionsvertrags für die Legislaturperiode 2016-2021. Immer wieder haben sich die Steglitz-Zehlendorfer Mitglieder des Abgeordnetenhauses (Ina Czyborra, Matthias Kollatz, Andreas Kugler) für eine zügige Umsetzung eingesetzt. Beispiel dafür ist, dass sie das Thema bei der SPD Fraktionsklausur zum Thema Mobilität eingebracht und die Fraktion sich als Ganzes noch einmal zum Wiederaufbau der Stammbahn bekannt und dieses auch bei der zuständigen Senatorin angemahnt hat. Zahlreiche Gespräche insbesondere von Andreas Kugler auch mit dem Bevollmächtigten der Deutschen Bahn zu dem Thema unterstreichen die Bedeutung für die SPD. | Die SPD in Steglitz-Zehlendorf wird sich auch in Zukunft mit Nachdruck für die Stammbahn einsetzen. In der nächsten Legislaturperiode werden wir, dort wo wir politisch in Verantwortung sind, einen konkreten Zeitplan zur Umsetzung anmahnen. Nach Jahren der Variantenprüfungen durch die Grünen Verkehrssenatorin müssen endlich Entscheidungen getroffen werden, damit die Planungen vorangehen. Mit Ruppert Stüwe kandidiert ein ausgewiesener Verkehrsexperte für den Deutschen Bundestag. Wir möchten den Ausbau der Schieneninfrastruktur in Steglitz-Zehlendorf damit zu einer Priorität machen und auch endlich in den Bundestag tragen. | Die SPD wird sich in den anstehenden Planungsverfahren für die angesprochenen Halte im Berliner Stadtgebiet einsetzen. Darüber hinaus ist aus unserer Sicht ein Halt am Europark Dreilinden als wichtigen Gewerbe- und Arbeitsort kurz hinter der Stadtgrenze von besonderer Bedeutung. | Ein ausreichender Lärmschutz muss insbesondere dort, wo die Trasse nah an bewohnten Gebieten vorbeiführt gesichert sein. Die SPD wird sich dafür während des Planungsverfahrens einsetzen. |

| | | | | | |
|--|--|---|--|---|--|
| | | Im Bezirksamt hat unsere Stadtrat Michael Karnetzki sich immer wieder klar zur Stammbahn bekannt und diese Position sowohl in die Öffentlichkeit, gegenüber dem Land, der Bahn und innerhalb der Bezirkspolitik klar vertreten | | | |
| Dennis Egginger-Gonzalez (Die Linke) | Ja, DIE LINKE. in Berlin und Brandenburg ist sich einig: Wir wollen die Stammbahn als Regionalbahnverbindung. Mein Bezirksverband will sowohl die ursprüngliche Stammbahnstrecke als auch eine Reaktivierung des Industriegleises entlang der Wannseebahn. | Ich bin Mitarbeiter von Franziska Brychcy (Mitglied des AGH). Zuletzt haben wir mit dem Wahlkreisbüro „Roter Kreisel“ im Juni eine Radtour entlang der Stammbahn organisiert. Daran teilgenommen haben neben interessierten Bürger:innen, Stammbahnaktivist:innen, Journalist:innen auch Abgeordnete des Brandenburger Landtages und des Abgeordnetenhauses Berlin. Ein Zeitungsbericht ist im Neuen Deutschland erschienen: https://www.nd-aktuell.de/artikel/1154044.s-bahn-stammbahn-mit-mehr-dampf.html Ende August nehme ich an einem Spaziergang von Stammbahngegner:innen teil und werde dort meine und die Position meiner Partei zur Stammbahn verteidigen. Anlässlich der kommenden Wahlen hat mein Bezirksverband unter | Die Blockade der Grünen in Berlin und Brandenburg muss aufgelöst und endlich ein Abschluss der Variantenuntersuchung erzielt werden. DIE LINKE. verlangt ein Ende der grünen Bummelprüfungen! Auch ohne Planfeststellung können bereits jetzt vorbereitende Sanierung angegangen werden. Die Finanzierung ist durch das Investitionsprojekt i2030 abgesichert. | Die Stammbahn soll möglichst vielen Menschen eine Alternative zum Auto bieten. Sie ist dann attraktiv, wenn sie die Menschen zügig von A nach B befördert und einen möglichst großen Einzugsbereich mit verlässlichen Zu- und Umstiegspunkten hat. Die innerstädtischen Bahnhöfe müssen ausgebaut und attraktiver werden: Das betrifft insbesondere den S-Bahnhof Zehlendorf, der u. a. weitere Eingänge und echte Barrierefreiheit benötigt. | Ausgezeichneter Lärmschutz ist unabdingbar für die Akzeptanz von Schienenverkehr in Wohngebieten. Die Deutsche Bahn hat in diesem Bereich bereits eine große Expertise. Das Unternehmen hat sich zudem ambitionierte Ziele gesetzt. Die Reaktivierung der Stammbahn könnte hinsichtlich des Schallschutzes ein Vorzeigeprojekt werden. Am Ende ist es sicherlich eine Mischung, die die besten Ergebnisse bringt: Lärmarme Schienenfahrzeuge mit Flüsterbremsen, Schallschutzwände (die nicht zwingend massiv und hoch sein müssen), Dämpfersysteme, Schienenschmieranlagen usw. Ich würde mich für eine Lösung stark machen, die den Anwohner:innen entlang der Stammbahn die maximale Ruhe verspricht. |

| | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|
| | | meiner Mitwirkung einen Flyer mit Argumenten für die Stammbahn veröffentlicht. | | | Gleichzeitig tritt DIE LINKE. Steglitz-Zehlendorf für einen Naturausgleich von mindestens 100% ein. Ich engagiere mich u. a. deswegen so vehement für die Stammbahn, weil sie ein bedeutsamer Baustein der Verkehrswende ist. Dafür und für Klimaschutz braucht es keine Lippenbekenntnisse sondern konkrete Maßnahmen. |
| <p>Mariella Perna (Bündnis90/Die Grünen)</p> <p>+ Daniela Ehlers übermittelt „die Position von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Berlin Steglitz-Zehlendorf“</p> | Wir befürworten die Reaktivierung des Stammbahngleises als langfristige Maßnahme zur besseren Anbindung von Steglitz-Zehlendorf und Kleinmachnow. Durch die Reaktivierung der Stammbahn sehen wir ein großes Potenzial, Straßenverkehr auf die Schiene zu verlegen und den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Berliner Südwesten zu stärken. Nachdem für die Reaktivierung jedoch neue Brücken gebaut, Gleise verlegt und Grundlagen geschaffen werden müssen, sehen wir die Reaktivierung als langfristige Maßnahme in einem Gesamtkonzept für einen besseren Öffentlichen | Mit dem Projekt i2030 haben wir mit der grün geführten Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz die Grundlagen für die Reaktivierung und den Ausbau von Bahnstrecken in Berlin und Brandenburg gelegt. Dadurch können Projekte, welche jahrelang nur diskutiert wurden, endlich angegangen und umgesetzt werden. Insbesondere länderübergreifende Projekte, wie die Stammbahn können durch i2030 besser koordiniert und organisiert werden. Durch engen Austausch mit den zuständigen Ministerien in Brandenburg und im Bund konnte die Senatsverwaltung für Umwelt-, Verkehr- und | Um die Zeitplanung für die Stammbahn zu beschleunigen, wollen wir uns bei Koalitionsverhandlungen auf Landesebene dafür starkmachen, dass die Entscheidung über die Variante der Reaktivierung möglichst zeitnah getroffen wird und Berlin sich dabei für eine Reaktivierung als Regionalbahn einsetzt. In Zusammenarbeit mit der Brandenburger Regierung und der Bundesregierung wollen wir somit den Prozess beschleunigen. Durch den Kontakt zum grünen Landesverband in Brandenburg und zum grünen Bundesverband, sowie den jeweiligen grünen Abgeordneten und Mitgliedern der Regierung wollen wir uns zusätzlich für eine schnelle | Als Bezirksverband wollen wir uns zusammen mit den anderen betroffenen Bezirken gegenüber Bund und Land dafür starkmachen, dass die Haltestellen bei den Planungen auf Landesebene berücksichtigt werden. Die Schaffung des neuen S-Bahnhofs Kamenzer Damm zeigt, dass gemeinsamer Druck von Bezirks- und Landesebene die Schaffung von wichtigen Haltestellen ermöglichen kann. Sofern wir auf Landes- und Bundesebene in Regierungsverantwortung sind, wollen wir uns auch parteiintern für die Schaffung der Haltepunkte einsetzen. | Insbesondere Anwohnende der aktuell stillgelegten Stammbahnstrecke, sowie der Bahnhöfe wären durch die Reaktivierung der Bahnstrecke von einer stärkeren Lärmbelastung betroffen. Wir wollen uns dafür einsetzen, dass durch begrünte Lärmschutzwände, die Verwendung lärmarmen Gleise und die Vermeidung unnötiger Bremsungen von Zügen die Lärmauswirkungen auf ein Minimum beschränkt werden. |

| | | | | | |
|--|--|---|---|--|--|
| | <p>Personennahverkehr im Berliner Südwesten. Als mittelfristige Maßnahme wollen wir ergänzend zur Reaktivierung der Stammbahn auch das Gütergleis der Wannseebahn als elektrifizierte Bahnstrecke für den Personenverkehr nutzbar machen. Dies ist schneller umsetzbar und kann somit bereits mittelfristig eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens, sowie eine bessere Anbindung an Potsdam ermöglichen. Der Systemscheid zur Frage, ob die Stammbahn als S- oder Regionalbahn reaktiviert wird, ist noch offen und wird Teil der kommenden Koalitionsverhandlungen sein. Während die Verwaltung für die Berliner*innen größere Vorteile in einer S-Bahnverbindung sieht, schafft eine Regionalbahn insbesondere für den Pendler*innenverkehr neue Kapazitäten und ermöglicht eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Deshalb ist diese Variante zu begrüßen. Die genaue Variante muss durch eine politische Entscheidung festgelegt werden.</p> | <p>Klimaschutz somit auch die Reaktivierung der Stammbahn voranbringen.</p> | <p>Reaktivierung einsetzen. Im Abgeordnetenhaus wollen wir uns für eine schnelle Finanzierung des Projekts starkmachen.</p> | | |
|--|--|---|---|--|--|

| | | | | | |
|---|--|--|--|---|---|
| <p>Jan Trommershausen (FDP)</p> <p>+ Sebastian Czaja MdA übermittelt die <i>“Position zur Reaktivierung der Stammbahn, die ich stellv. für die Kollegen - Bauschke, Seerig und Trommershausen [...] mit beantworte.“</i></p> | <p>Ja, wir befürworten den baldigen Wiederaufbau und Inbetriebnahme der Stammbahn als Regionalbahn uneingeschränkt. Das Berliner Umland, insbesondere der Süd-Westen, muss zur Entlastung vor allem auch der täglichen Pendlerströme zuverlässig und attraktiv durch den ÖPNV der Metropolregion Berlin-Brandenburg weiter erschlossen werden. Nicht nur die Verpflichtung aus der Historie der Stammbahn, sondern der unmittelbare Nutzen einer besseren Anbindung Berlins an den Knotenpunkt Hbf Potsdam, wie aber auch darüber hinaus in das Brandenburger Umland, sind elementar für die weitere Entwicklung des Süd-Westen der Stadt wie auch von deren Nachbargemeinden. Mit einer direkten Anbindung von Kleinmachnow, aber vor allem auch mit einer direkten Anbindung des Europarc Dreilinden, wird u.a. die räumliche Nähe geschaffen, die das hohe wirtschaftliche, wie auch soziale Potential im Süd-Westen der Metropolregion überhaupt erst freisetzen kann.</p> | <p>Die Reaktivierung der Stammbahn entspricht bereits jetzt der allgemeinen Beschlusslage der FDP.</p> <p>Der Wiederaufbau und die Inbetriebnahme der Stammbahn sind Bestandteil des Projektes I2030 in dem die Länder Berlin und Brandenburg, zusammen mit der Deutsche Bahn und dem VBB eine bessere Schieneninfrastruktur für die Hauptstadtregion planen und zeitnah umsetzen wollen. Dieses Vorgehen haben wir als FDP im Land Berlin mit einem Antrag im Abgeordnetenhaus (Drucksache 18/0298), wie auch in den betroffenen Berliner Bezirken, immer vollumfänglich unterstützt und anderslautenden Vorstößen (z.B. die Idee, die Trasse als Radweg zu nutzen) stets eine Absage erteilt. Die reine Umsetzung liegt jedoch in den Händen der aktuell Verantwortlichen und so auch in den Händen der Deutschen Bahn. Wo nötig, haben wir auf bezirkliche Ebene stets auch die Reaktivierung der Stammbahn mit in den Fokus gerückt. So wird bei den Planungen des Neubaus der Brücke am</p> | <p>Letztendlich liegt der Erfolg sämtlicher Interventionen auf Senatsebene stets in der tatsächlichen Möglichkeit zur Einflussnahme begründet. Da Ihre Frage in die Zukunft zeigt, ist die Zusammensetzung des Senats ab Oktober 2021 von (mit-)entscheidender Bedeutung. Da aus Sicht von uns Freie Demokraten die Reaktivierung Stammbahn schon seit vielen Jahren im Fokus unserer Bemühungen steht und die Stammbahn stets ein fester Bestandteil unserer Programmatik gewesen ist, würde eine Senatsbeteiligung der Freien Demokraten natürlich ein entsprechendes Voranschreiten der Planungen implizieren und nicht zuletzt auch beschleunigen, wenn gleich natürlich der Bahn – als Betreiber und Inhaber der Trasse – eine gewisse Planungshoheit nicht abzusprechen ist.</p> | <p>Das jahrelange bezirkliche Engagement der Freien Demokraten ergibt selbstverständlich nur Sinn, wenn durch die Reaktivierung der Stammbahn auch die Infrastruktur insbesondere des Bezirks Steglitz-Zehlendorf maßgeblich dazu gewinnt. Die von Ihnen genannten Haltepunkte Schöneberg, Steglitz, Zehlendorf sowie Düppel/Kleinmachnow, aber auch der schon oben bereits angeführte Haltepunkt Europarc Dreilinden stellen für uns nach derzeitigem Planungsstand ein Muss dar. Eine Stammbahn, die den Bezirk ohne Halt nur im Transit durchfährt, halten wir für nicht zielführend. Entsprechend werden wir natürlich, je nach Wahlausgang im September, unseren dann vorhandenen Möglichkeiten entsprechend folgen.</p> | <p>Wir Freien Demokraten sind stets bestrebt die Zukunft unserer Stadt im Einklang mit den Menschen in dieser Stadt zu entwickeln, wenn gleich natürlich nicht zu jeder allgemein als sinnvoll anerkannten Maßnahme immer eine volle Zustimmung von Jedermann zu erwarten ist. Naturgemäß tendieren die zukünftigen Nutzer der Stammbahn in der Abwägung von Vor- zu Nachteilen einer Reaktivierung zu einer positiveren Bewertung, als Anlieger der Trasse, die eine entsprechende Lärmbelastung fürchten. Infrastrukturmaßnahmen, wie eine Reaktivierung der Stammbahn, bringen so immer auch Herausforderungen im unmittelbaren Umfeld mit sich. Jedoch unterliegen solche Vorhaben in Deutschland und damit auch in Berlin-Brandenburg, in den Genehmigungsverfahren hohen Anforderungen an einer adäquaten Bürgerbeteiligung und damit verbunden auch entsprechenden Schutzmaßnahmen, denen selbstverständlich in allen Belangen und in vollem Umfang nachzukommen ist. Welche konkreten</p> |
|---|--|--|--|---|---|

| | | | | | |
|--|--|---|--|--|---|
| | | Bahnhof Zehlendorf die spätere Reaktivierung der Stammbahn bereits eingeplant und berücksichtigt. | | | Maßnahmen zum Lärmschutz sich wo und wie am effektivsten realisieren lassen, sollte das Ergebnis entsprechender umfangreicher und professioneller Planungsverfahren sein. Gerade in Fragen wie dieser zeigt sich jedoch, wie trotz jahrzehntelanger Lippenbekenntnisse der bislang Verantwortlichen zur Reaktivierung der Stammbahn, bislang wenig konkret gehandelt worden ist. Wir meinen, nicht zuletzt auch vor dem historischen Hintergrund der Stammbahn: „Das muss sich ändern!“ |
|--|--|---|--|--|---|

Wahlkreis 0606 Steglitz-Zehlendorf - Dahlem, Zehlendorf-Mitte

| | | | | | |
|--|---|---|---|---|--|
| <p>Adrian Grasse MdA (CDU)</p> <p>+ Oliver Friederici MdA antwortet „im Namen [...] von uns sieben Abgeordnetenhaus-Kandidaten der CDU (Cornelia Seibeld MdA (Lichterfelde-Ost und -Süd), Dr. Claudia Wein (Steglitz-Zentrum), Tom Cywinski (Südende), Adrian Grasse MdA (Dahlem, Zehlendorf-</p> | <p>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.</p> | <p>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.</p> | <p>Die Umsetzung konkreter Planungsschritte und Finanzierungsvereinbarungen setzt voraus, dass die Berliner CDU in Koalitions- und Regierungsverantwortung ab September 2021 kommt.</p> | <p>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>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>Mitte), Christian Goiny MdA (Lichterfelde-West, Zehlendorf-Süd), Stephan Standfuß MdA (Zehlendorf-West, Düppel))</p> | | <p>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 MdA] seit Jahren eng mit dem Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn, Herrn Alexander Kaczmarek.</p> | | | |
| <p>Dr. Ina Czyborra MdA (SPD)</p> <p>+ Ruppert Stüwe, Vorsitzender SPD Steglitz-Zehlendorf, übersendet „Gemeinsame Antworten der SPD für die Wahlprüfsteine“</p> | <p>Die SPD Steglitz-Zehlendorf befürwortet schon seit langem die Stammbahn. Wir haben uns auf den unterschiedlichen Ebenen bereits in der Vergangenheit für den Wiederaufbau der Stammbahn eingesetzt.</p> | <p>Die Stammbahn ist Bestandteil des Koalitionsvertrags für die Legislaturperiode 2016-2021. Immer wieder haben sich die Steglitz-Zehlendorfer Mitglieder des Abgeordnetenhauses (Ina Czyborra, Matthias Kollatz, Andreas Kugler) für eine zügige Umsetzung eingesetzt. Beispiel dafür ist, dass sie das Thema bei der SPD Fraktionsklausur zum Thema Mobilität eingebracht und die Fraktion sich als Ganzes noch einmal zum Wiederaufbau der</p> | <p>Die SPD in Steglitz-Zehlendorf wird sich auch in Zukunft mit Nachdruck für die Stammbahn einsetzen. In der nächsten Legislaturperiode werden wir, dort wo wir politisch in Verantwortung sind, einen konkreten Zeitplan zur Umsetzung anmahnen. Nach Jahren der Variantenprüfungen durch die Grüne Verkehrssenatorin müssen endlich Entscheidungen getroffen werden, damit die Planungen vorangehen. Mit Ruppert Stüwe kandidiert ein</p> | <p>Die SPD wird sich in den anstehenden Planungsverfahren für die angesprochenen Halte im Berliner Stadtgebiet einsetzen. Darüber hinaus ist aus unserer Sicht ein Halt am Europark Dreilinden als wichtigen Gewerbe- und Arbeitsort kurz hinter der Stadtgrenze von besonderer Bedeutung.</p> | <p>Ein ausreichender Lärmschutz muss insbesondere dort, wo die Trasse nah an bewohnten Gebieten vorbeiführt gesichert sein. Die SPD wird sich dafür während des Planungsverfahrens einsetzen.</p> |

| | | | | | |
|--|---|---|---|--|--|
| | | <p>Stammbahn bekannt und dieses auch bei der zuständigen Senatorin angemahnt hat. Zahlreiche Gespräche insbesondere von Andreas Kugler auch mit dem Bevollmächtigten der Deutschen Bahn zu dem Thema unterstreichen die Bedeutung für die SPD. Im Bezirksamt hat unsere Stadtrat Michael Karnetzki sich immer wieder klar zur Stammbahn bekannt und diese Position sowohl in die Öffentlichkeit, gegenüber dem Land, der Bahn und innerhalb der Bezirkspolitik klar vertreten</p> | <p>ausgewiesener Verkehrsexperte für den Deutschen Bundestag. Wir möchten den Ausbau der Schieneninfrastruktur in Steglitz-Zehlendorf damit zu einer Priorität machen und auch endlich in den Bundestag tragen.</p> | | |
| <p>Mathias Gruner (Die Linke)</p> | <p>Ich befürworte den Wiederaufbau der Stammbahn. Die Linke. Steglitz-Zehlendorf spricht sich in ihrem Wahlprogramm sowohl für die Originalstrecke als auch für die Instandsetzung des Industriegleises entlang der Wannseebahn aus. In Anlehnung an die Forderungen des „Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg“ befürworten wir die Führung der Züge aus dem Westen Brandenburgs über die Original-Stammbahnstrecke nach Berlin und der Züge aus dem Südwesten von der Wetzlarer Bahn über</p> | <p>Als Bezirksverordneter in Steglitz-Zehlendorf habe ich bereits einen Beschluss der BVV für die Stammbahn initiiert. Die BVV Steglitz-Zehlendorf hat sich mit großer Mehrheit für die Stammbahn ausgesprochen. Außerdem habe ich sowohl in der AGH-Fraktion der Linken als auch in der Fraktion im Brandenburger Landtag an Gesprächen zur Stammbahn teilgenommen und mich inhaltlich eingebracht.</p> | <p>Es dauert uns auch deutlich zu lang. Wir hoffen, dass die Variantenuntersuchung noch in dieser Legislatur abgeschlossen wird. Die Verwendung des Industriegleises und die Sanierung der Strecke von Steglitz bis Zehlendorf könnte schon Schwung in das Projekt bringen, bevor das leider langwierige Planfeststellungsverfahren abgeschlossen sein wird. Die Siemensbahn macht es vor: Ohne Planfeststellung wird schon mal saniert, was noch brauchbar ist. Dafür setzen wir uns auch auf der Stammbahn/Wannseebahn von Wannsee bis Steglitz</p> | <p>Die Haltepunkte sind entscheidend für den Erfolg der Stammbahn. In Steglitz geschieht gerade unheimlich viel durch die Neugestaltung des Hermann-Ehlers-Platzes und den Umbau des Kreisels. Ich habe die Bürgermeisterin in einer Großen Anfrage gefragt, ob für sie in der Verkehrsplanung für Steglitz-Zentrum ein Bahnhof an der Stammbahn schon eine Rolle spielt. Darauf gab es keine Reaktion. Für Zehlendorf ist neben dem Wiederaufbau des zweiten Bahnsteiges auch ein besserer Zugang zum Bahnhof und ein besserer Übergang zum Bus dringend erforderlich. Auch dafür</p> | <p>Der ursprüngliche Entwurf aus dem Jahr 1838 ist selbstverständlich nicht auf die heutige Zeit übertragbar. Für den Abschnitt Zehlendorf - Griebnitzsee werden wir wohl oder übel durch ein sehr langwieriges Planfeststellungsverfahren gehen müssen. In diesem sind sämtliche notwendigen Gutachten bis ins kleinste Detail geregelt, auch der Schallschutz. Dieser ist selbstverständlich notwendig. Ich persönlich hoffe, dass wir uns eine Mauer aus Bahndamm und Schallschutz irgendwie ersparen können. Es gibt neuere Versuche mit kleinen Schallschutzelementen nur</p> |

| | | | | | |
|--|---|--|--|--|---|
| | <p>Wannsee und das Industriegleis nach Berlin. Dadurch lässt sich eine schwer zu realisierende Steilkurve von der Wetzlarer Bahn zur Stammbahn in Griebnitzsee vermeiden. Im Norden muss u.E. die Stammbahn mit dem Tunnel durch die Innenstadt verbunden werden. Die Vorarbeiten sind gemacht. Die Kurve zum Südring ist optional.</p> | | <p>ein. Die Finanzierung steht durch das Investitionsprojekt i2030 .</p> | <p>setzen wir uns ein. Der Haltepunkt am Europapark Drei Linden ist für die Verkehrslage in Steglitz-Zehlendorf auch entscheidend. Er liegt auf der Stadtgrenze, könnte also dem Tarifbereich B zugeordnet werden, hat einen Autobahnanschluss und nahezu unbegrenzt Parkplätze. Wir erhoffen uns durch diese Station eine deutliche Entlastung von Wannsee und Zehlendorf von P&R-Pendlern. Der Haltepunkt Kleinmachnow bietet einen zusätzlichen Anlaufpunkt für Buslinien aus den TKS-Gemeinden und kann so Zehlendorf Mitte und den Mexikoplatz entlasten.</p> | <p>Zentimeter neben den Gleisen, die ähnliche Ergebnisse liefern wie meterhohe Wände in 5-Meter-Abstand. Diese Variante wurde in Deutschland noch nie angewendet, wäre aber für eine Neuplanung durchaus vorstellbar.</p> |
| <p>Torsten Wiesske (Bündnis90/Die Grünen)</p> <p>+ Daniela Ehlers übermittelt „die Position von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Berlin Steglitz-Zehlendorf“</p> | <p>Wir befürworten die Reaktivierung des Stammbahngleises als langfristige Maßnahme zur besseren Anbindung von Steglitz-Zehlendorf und Kleinmachnow. Durch die Reaktivierung der Stammbahn sehen wir ein großes Potenzial, Straßenverkehr auf die Schiene zu verlegen und den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Berliner Südwesten zu stärken. Nachdem für die Reaktivierung jedoch neue Brücken gebaut, Gleise verlegt und</p> | <p>Mit dem Projekt i2030 haben wir mit der grün geführten Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz die Grundlagen für die Reaktivierung und den Ausbau von Bahnstrecken in Berlin und Brandenburg gelegt. Dadurch können Projekte, welche jahrelang nur diskutiert wurden, endlich angegangen und umgesetzt werden. Insbesondere länderübergreifende Projekte, wie die Stammbahn können durch i2030 besser koordiniert</p> | <p>Um die Zeitplanung für die Stammbahn zu beschleunigen, wollen wir uns bei Koalitionsverhandlungen auf Landesebene dafür starkmachen, dass die Entscheidung über die Variante der Reaktivierung möglichst zeitnah getroffen wird und Berlin sich dabei für eine Reaktivierung als Regionalbahn einsetzt. In Zusammenarbeit mit der Brandenburger Regierung und der Bundesregierung wollen wir somit den Prozess beschleunigen. Durch den Kontakt zum grünen Landesverband in</p> | <p>Als Bezirksverband wollen wir uns zusammen mit den anderen betroffenen Bezirken gegenüber Bund und Land dafür starkmachen, dass die Haltestellen bei den Planungen auf Landesebene berücksichtigt werden. Die Schaffung des neuen S-Bahnhofs Kamenzer Damm zeigt, dass gemeinsamer Druck von Bezirks- und Landesebene die Schaffung von wichtigen Haltestellen ermöglichen kann. Sofern wir auf Landes- und Bundesebene in Regierungsverantwortung sind, wollen wir uns auch</p> | <p>Insbesondere Anwohnende der aktuell stillgelegten Stammbahnstrecke, sowie der Bahnhöfe wären durch die Reaktivierung der Bahnstrecke von einer stärkeren Lärmbelastung betroffen. Wir wollen uns dafür einsetzen, dass durch begrünte Lärmschutzwände, die Verwendung lärmarmen Gleise und die Vermeidung unnötiger Bremsungen von Zügen die Lärmauswirkungen auf ein Minimum beschränkt werden.</p> |

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | <p>Grundlagen geschaffen werden müssen, sehen wir die Reaktivierung als langfristige Maßnahme in einem Gesamtkonzept für einen besseren Öffentlichen Personennahverkehr im Berliner Südwesten. Als mittelfristige Maßnahme wollen wir ergänzend zur Reaktivierung der Stammbahn auch das Gütergleis der Wanneseebahn als elektrifizierte Bahnstrecke für den Personenverkehr nutzbar machen. Dies ist schneller umsetzbar und kann somit bereits mittelfristig eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens, sowie eine bessere Anbindung an Potsdam ermöglichen. Der Systemscheid zur Frage, ob die Stammbahn als S- oder Regionalbahn reaktiviert wird, ist noch offen und wird Teil der kommenden Koalitionsverhandlungen sein. Während die Verwaltung für die Berliner*innen größere Vorteile in einer S-Bahnverbindung sieht, schafft eine Regionalbahn insbesondere für den Pendler*innenverkehr neue Kapazitäten und</p> | <p>und organisiert werden. Durch engen Austausch mit den zuständigen Ministerien in Brandenburg und im Bund konnte die Senatsverwaltung für Umwelt-, Verkehr- und Klimaschutz somit auch die Reaktivierung der Stammbahn voranbringen.</p> | <p>Brandenburg und zum grünen Bundesverband, sowie den jeweiligen grünen Abgeordneten und Mitgliedern der Regierung wollen wir uns zusätzlich für eine schnelle Reaktivierung einsetzen. Im Abgeordnetenhaus wollen wir uns für eine schnelle Finanzierung des Projekts starkmachen.</p> | <p>parteiintern für die Schaffung der Haltepunkte einsetzen.</p> | |
|--|--|--|--|--|--|

| | | | | | |
|--|--|---|--|---|--|
| | ermöglicht eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Deshalb ist diese Variante zu begrüßen. Die genaue Variante muss durch eine politische Entscheidung festgelegt werden. | | | | |
| <p>Tobias Bauschke (FDP)</p> <p>+ Sebastian Czaja MdA übermittelt die <i>“Position zur Reaktivierung der Stammbahn, die ich stellv. für die Kollegen - Bauschke, Seerig und Trommershausen [...] mit beantworte.“</i></p> | <p>Ja, wir befürworten den baldigen Wiederaufbau und Inbetriebnahme der Stammbahn als Regionalbahn uneingeschränkt. Das Berliner Umland, insbesondere der Süd-Westen, muss zur Entlastung vor allem auch der täglichen Pendlerströme zuverlässig und attraktiv durch den ÖPNV der Metropolregion Berlin-Brandenburg weiter erschlossen werden. Nicht nur die Verpflichtung aus der Historie der Stammbahn, sondern der unmittelbare Nutzen einer besseren Anbindung Berlins an den Knotenpunkt Hbf Potsdam, wie aber auch darüber hinaus in das Brandenburger Umland, sind elementar für die weitere Entwicklung des Süd-Westen der Stadt wie auch von deren Nachbargemeinden. Mit einer direkten Anbindung von Kleinmachnow, aber</p> | <p>Die Reaktivierung der Stammbahn entspricht bereits jetzt der allgemeinen Beschlusslage der FDP. Der Wiederaufbau und die Inbetriebnahme der Stammbahn sind Bestandteil des Projektes I2030 in dem die Länder Berlin und Brandenburg, zusammen mit der Deutsche Bahn und dem VBB eine bessere Schieneninfrastruktur für die Hauptstadtregion planen und zeitnah umsetzen wollen. Dieses Vorgehen haben wir als FDP im Land Berlin mit einem Antrag im Abgeordnetenhaus (Drucksache 18/0298), wie auch in den betroffenen Berliner Bezirken, immer vollumfänglich unterstützt und anderslautenden Vorstößen (z.B. die Idee, die Trasse als Radweg zu nutzen) stets eine Absage erteilt. Die reine Umsetzung liegt jedoch in den Händen der aktuell</p> | <p>Letztendlich liegt der Erfolg sämtlicher Interventionen auf Senatsebene stets in der tatsächlichen Möglichkeit zur Einflussnahme begründet. Da Ihre Frage in die Zukunft zeigt, ist die Zusammensetzung des Senats ab Oktober 2021 von (mit-)entscheidender Bedeutung. Da aus Sicht von uns Freie Demokraten die Reaktivierung Stammbahn schon seit vielen Jahren im Fokus unserer Bemühungen steht und die Stammbahn stets ein fester Bestandteil unserer Programmatik gewesen ist, würde eine Senatsbeteiligung der Freien Demokraten natürlich ein entsprechendes Vorschreiten der Planungen implizieren und nicht zuletzt auch beschleunigen, wenn gleich natürlich der Bahn – als Betreiber und Inhaber der Trasse – eine gewisse Planungshoheit nicht</p> | <p>Das jahrelange bezirkliche Engagement der Freien Demokraten ergibt selbstverständlich nur Sinn, wenn durch die Reaktivierung der Stammbahn auch die Infrastruktur insbesondere des Bezirks Steglitz-Zehlendorf maßgeblich dazu gewinnt. Die von Ihnen genannten Haltepunkte Schöneberg, Steglitz, Zehlendorf sowie Düppel/Kleinmachnow, aber auch der schon oben bereits angeführte Haltepunkt Europarc Dreilinden stellen für uns nach derzeitigem Planungsstand ein Muss dar. Eine Stammbahn, die den Bezirk ohne Halt nur im Transit durchfährt, halten wir für nicht zielführend. Entsprechend werden wir natürlich, je nach Wahlausgang im September, unseren dann vorhandenen Möglichkeiten entsprechend folgen.</p> | <p>Wir Freien Demokraten sind stets bestrebt die Zukunft unserer Stadt im Einklang mit den Menschen in dieser Stadt zu entwickeln, wenn gleich natürlich nicht zu jeder allgemein als sinnvoll anerkannten Maßnahme immer eine volle Zustimmung von Jedermann zu erwarten ist. Naturgemäß tendieren die zukünftigen Nutzer der Stammbahn in der Abwägung von Vor- zu Nachteilen einer Reaktivierung zu einer positiveren Bewertung, als Anlieger der Trasse, die eine entsprechende Lärmbelastung fürchten. Infrastrukturmaßnahmen, wie eine Reaktivierung der Stammbahn, bringen so immer auch Herausforderungen im unmittelbaren Umfeld mit sich. Jedoch unterliegen solche Vorhaben in Deutschland und damit auch in Berlin-Brandenburg, in den Genehmigungsverfahren</p> |

| | | | | | |
|--|--|--|--------------------------|--|---|
| | <p>vor allem auch mit einer direkten Anbindung des Europarc Dreilinden, wird u.a. die räumliche Nähe geschaffen, die das hohe wirtschaftliche, wie auch soziale Potential im Süd-Westen der Metropolregion überhaupt erst freisetzen kann.</p> | <p>Verantwortlichen und so auch in den Händen der Deutschen Bahn. Wo nötig, haben wir auf bezirkliche Ebene stets auch die Reaktivierung der Stammbahn mit in den Fokus gerückt. So wird bei den Planungen des Neubaus der Brücke am Bahnhof Zehlendorf die spätere Reaktivierung der Stammbahn bereits eingeplant und berücksichtigt.</p> | <p>abzusprechen ist.</p> | | <p>hohen Anforderungen an einer adäquaten Bürgerbeteiligung und damit verbunden auch entsprechenden Schutzmaßnahmen, denen selbstverständlich in allen Belangen und in vollem Umfang nachzukommen ist. Welche konkreten Maßnahmen zum Lärmschutz sich wo und wie am effektivsten realisieren lassen, sollte das Ergebnis entsprechender umfangreicher und professioneller Planungsverfahren sein. Gerade in Fragen wie dieser zeigt sich jedoch, wie trotz jahrzehntelanger Lippenbekenntnisse der bislang Verantwortlichen zur Reaktivierung der Stammbahn, bislang wenig konkret gehandelt worden ist. Wir meinen, nicht zuletzt auch vor dem historischen Hintergrund der Stammbahn: „Das muss sich ändern!“</p> |
|--|--|--|--------------------------|--|---|

Wahlkreis 0607 Steglitz-Zehlendorf - Zehlendorf-West, Düppel

| | | | | | |
|--|--|---|---|---|--|
| <p>Stephan Standfuß MdA (CDU)</p> <p>+ Oliver Friederici MdA antwortet „im Namen [...] von uns sieben Abgeordnetenhaus-</p> | <p>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</p> | <p>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</p> | <p>Die Umsetzung konkreter Planungsschritte und Finanzierungsvereinbarungen setzt voraus, dass die Berliner CDU in Koalitions- und Regierungsverantwortung ab September 2021 kommt.</p> | <p>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</p> | <p>Weitreichender aktiver- und passiver Lärmschutz, die frühe Einbindung der Anwohnerschaft, eine kooperative Bauplanung, die Erprobung neuer technischer Bauverfahren und der nach neuesten verkehrlichen Grundsätzen</p> |
|--|--|---|---|---|--|

| | | | | | |
|---|--|--|---|--|---|
| <p><i>Kandidaten der CDU (Cornelia Seibeld MdA (Lichterfelde-Ost und -Süd), Dr. Claudia Wein (Steglitz-Zentrum), Tom Cywinski (Südende), Adrian Grasse MdA (Dahlem, Zehlendorf-Mitte), Christian Goiny MdA (Lichterfelde-West, Zehlendorf-Süd), Stephan Standfuß MdA (Zehlendorf-West, Düppel))</i></p> | <p>Aussage ist auch Bestandteil unserer Programmatik für die Abgeordnetenhauswahl 2021.</p> | <p>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 MdA] seit Jahren eng mit dem Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn, Herrn Alexander Kaczmarek.</p> | | <p>Bahnhöfen bzw. Haltepunkten gern realisieren.</p> | <p>durchgeführte spätere Bahnverkehr sind für uns Richtschnur für die Umsetzung des Vorhabens.</p> |
| <p>Andreas Linde (SPD)</p> | <p>Die SPD-Abteilung Zehlendorf, deren Vorsitzender ich bin, befürwortet schon seit langem die Aktivierung der Stammbahn. Wir haben uns auf den unterschiedlichen Ebenen bereits in der Vergangenheit für den Wiederaufbau der</p> | <p>Die Stammbahn ist Bestandteil des Koalitionsvertrags für die Legislaturperiode 2016-2021. Immer wieder haben sich die Steglitz-Zehlendorfer Mitglieder des Abgeordnetenhauses für eine zügige Umsetzung eingesetzt. Beispiel dafür</p> | <p>In der nächsten Legislaturperiode werden wir dort wo wir politisch in Verantwortung sind einen konkreten Zeitplan zur Umsetzung anmahnen. Wir möchten den Ausbau der Schieneninfrastruktur in Steglitz-Zehlendorf damit zu einer Priorität machen,</p> | <p>Die SPD wird sich in den anstehenden Planungsverfahren für die angesprochenen Halte im Berliner Stadtgebiet einsetzen. Persönlich befürworte ich das Konzept einer Regionalbahn entsprechend der alten "Bankiersbahn" mit</p> | <p>Ein ausreichender Lärmschutz muss insbesondere dort, wo die Trasse nah an bewohnten Gebieten vorbeiführt gesichert sein. Dies gilt in unserem Abteilungsgebiet Zehlendorf insbesondere im Bereich der Berlespohstraße. Ohne eine</p> |

| | | | | | |
|--|---|--|--|---|---|
| | <p>Stammbahn eingesetzt und auch Abteilungsversammlungen zur Information unserer örtlichen Parteimitgliedern mit Jens Klocks in als Gast und Experten durchgeführt. Persönlich war ich ab und zu bei Beratungen Eurer Bürgerinitiative in Kleinmachnow dabei, in der letzten Zeit wegen der Corona-Pandemie konnte der Kontakt nicht vertieft werden.</p> | <p>ist, dass sie das Thema bei der SPD-Fraktionsklausur zum Thema Mobilität eingebracht und die Fraktion sich als Ganzes noch einmal zum Wiederaufbau der Stammbahn bekannt und dieses auch bei der zuständigen Senatorin angemahnt hat. Zahlreiche Gespräche insbesondere von Andreas Kugler auch mit dem Bevollmächtigten der Deutschen Bahn zu dem Thema unterstreichen die Bedeutung für die SPD. Im Bezirksamt hat unser Stadtrat Michael Karnetzki sich immer wieder klar zur Stammbahn bekannt und diese Position sowohl in die Öffentlichkeit, gegenüber dem Land, der Bahn und innerhalb der Bezirkspolitik klar vertreten.</p> <p>Die SPD-Abteilung Zehlendorf wirbt in einer Broschüre für die Aktivierung der Stammbahn. In meinem persönlichen Kandidaten-Flyer ist der Forderung zur Einbeziehung der Stammbahn enthalten. Bei einem Besuch der Kandidatin für das Amt der Regierenden Bürgermeisterin, Franziska Giffey, in Zehlendorf-Mitte im April konnten wir das</p> | <p>im Bundestag und im Abgeordnetenhaus.</p> | <p>folgenden Haltepunkten: Potsdamer Platz, Schöneberg, Steglitz, Zehlendorf, Düppel, Kleinmachnow, Dreilinden, Griebnitzsee, Potsdam. Für Zehlendorf wäre eine Anbindung an das Netz der Deutschen Bahn ein Fortschritt.</p> | <p>Akzeptanz der Bevölkerung würde die Realisierung des Konzeptes der Stammbahn deutlich erschwert - dies ist mir aus Diskussionen innerhalb unserer Abteilung bewusst.</p> |
|--|---|--|--|---|---|

| | | | | | |
|--|---|---|---|--|--|
| | | Thema der Stammbahn mit Nachdruck ansprechen. | | | |
| Gerald Bader (Die Linke) | keine Stellungnahme eingegangen | | | | |
| Susanne Mertens (Bündnis90/Die Grünen) + Daniela Ehlers übermittelt „ <i>die Position von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Berlin Steglitz-Zehlendorf</i> “ | Wir befürworten die Reaktivierung des Stammbahngleises als langfristige Maßnahme zur besseren Anbindung von Steglitz-Zehlendorf und Kleinmachnow. Durch die Reaktivierung der Stammbahn sehen wir ein großes Potenzial, Straßenverkehr auf die Schiene zu verlegen und den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Berliner Südwesten zu stärken. Nachdem für die Reaktivierung jedoch neue Brücken gebaut, Gleise verlegt und Grundlagen geschaffen werden müssen, sehen wir die Reaktivierung als langfristige Maßnahme in einem Gesamtkonzept für einen besseren Öffentlichen Personennahverkehr im Berliner Südwesten. Als mittelfristige Maßnahme wollen wir ergänzend zur Reaktivierung der Stammbahn auch das Gütergleis der Wannseebahn als elektrifizierte Bahnstrecke | Mit dem Projekt i2030 haben wir mit der grün geführten Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz die Grundlagen für die Reaktivierung und den Ausbau von Bahnstrecken in Berlin und Brandenburg gelegt. Dadurch können Projekte, welche jahrelang nur diskutiert wurden, endlich angegangen und umgesetzt werden. Insbesondere länderübergreifende Projekte, wie die Stammbahn können durch i2030 besser koordiniert und organisiert werden. Durch engen Austausch mit den zuständigen Ministerien in Brandenburg und im Bund konnte die Senatsverwaltung für Umwelt-, Verkehr- und Klimaschutz somit auch die Reaktivierung der Stammbahn voranbringen. | Um die Zeitplanung für die Stammbahn zu beschleunigen, wollen wir uns bei Koalitionsverhandlungen auf Landesebene dafür starkmachen, dass die Variante der Reaktivierung möglichst zeitnah getroffen wird und Berlin sich dabei für eine Reaktivierung als Regionalbahn einsetzt. In Zusammenarbeit mit der Brandenburger Regierung und der Bundesregierung wollen wir somit den Prozess beschleunigen. Durch den Kontakt zum grünen Landesverband in Brandenburg und zum grünen Bundesverband, sowie den jeweiligen grünen Abgeordneten und Mitgliedern der Regierung wollen wir uns zusätzlich für eine schnelle Reaktivierung einsetzen. Im Abgeordnetenhaus wollen wir uns für eine schnelle Finanzierung des Projekts starkmachen. | Als Bezirksverband wollen wir uns zusammen mit den anderen betroffenen Bezirken gegenüber Bund und Land dafür starkmachen, dass die Haltestellen bei den Planungen auf Landesebene berücksichtigt werden. Die Schaffung des neuen S-Bahnhofs Kamenzer Damm zeigt, dass gemeinsamer Druck von Bezirks- und Landesebene die Schaffung von wichtigen Haltestellen ermöglichen kann. Sofern wir auf Landes- und Bundesebene in Regierungsverantwortung sind, wollen wir uns auch parteiintern für die Schaffung der Haltepunkte einsetzen. | Insbesondere Anwohner der aktuell stillgelegten Stammbahnstrecke, sowie der Bahnhöfe wären durch die Reaktivierung der Bahnstrecke von einer stärkeren Lärmbelastung betroffen. Wir wollen uns dafür einsetzen, dass durch begrünte Lärmschutzwände, die Verwendung lärmarmer Gleise und die Vermeidung unnötiger Bremsungen von Zügen die Lärmauswirkungen auf ein Minimum beschränkt werden. |

| | | | | | |
|---|---|---|--|---|--|
| | <p>für den Personenverkehr nutzbar machen. Dies ist schneller umsetzbar und kann somit bereits mittelfristig eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens, sowie eine bessere Anbindung an Potsdam ermöglichen. Der Systemscheid zur Frage, ob die Stammbahn als S- oder Regionalbahn reaktiviert wird, ist noch offen und wird Teil der kommenden Koalitionsverhandlungen sein. Während die Verwaltung für die Berliner*innen größere Vorteile in einer S-Bahnverbindung sieht, schafft eine Regionalbahn insbesondere für den Pendler*innenverkehr neue Kapazitäten und ermöglicht eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Deshalb ist diese Variante zu begrüßen. Die genaue Variante muss durch eine politische Entscheidung festgelegt werden.</p> | | | | |
| <p>Sebastian Czaja MdA (FDP)</p> | <p>Ja, wir befürworten den baldigen Wiederaufbau und Inbetriebnahme der Stammbahn als Regionalbahn uneingeschränkt. Das Berliner Umland, insbesondere der Süd-Westen, muss zur</p> | <p>Die Reaktivierung der Stammbahn entspricht bereits jetzt der allgemeinen Beschlusslage der FDP. Der Wiederaufbau und die Inbetriebnahme der Stammbahn sind Bestandteil des Projektes</p> | <p>Letztendlich liegt der Erfolg sämtlicher Interventionen auf Senatsebene stets in der tatsächlichen Möglichkeit zur Einflussnahme begründet. Da Ihre Frage in die Zukunft zeigt, ist die Zusammensetzung des</p> | <p>Das jahrelange bezirkliche Engagement der Freien Demokraten ergibt selbstverständlich nur Sinn, wenn durch die Reaktivierung der Stammbahn auch die Infrastruktur insbesondere des Bezirks Steglitz-</p> | <p>Wir Freien Demokraten sind stets bestrebt die Zukunft unserer Stadt im Einklang mit den Menschen in dieser Stadt zu entwickeln, wenn gleich natürlich nicht zu jeder allgemein als sinnvoll anerkannten Maßnahme immer eine volle</p> |

| | | | | | |
|--|--|--|---|---|--|
| | <p>Entlastung vor allem auch der täglichen Pendlerströme zuverlässig und attraktiv durch den ÖPNV der Metropolregion Berlin-Brandenburg weiter erschlossen werden. Nicht nur die Verpflichtung aus der Historie der Stammbahn, sondern der unmittelbare Nutzen einer besseren Anbindung Berlins an den Knotenpunkt Hbf Potsdam, wie aber auch darüber hinaus in das Brandenburger Umland, sind elementar für die weitere Entwicklung des Süd-Westen der Stadt wie auch von deren Nachbargemeinden. Mit einer direkten Anbindung von Kleinmachnow, aber vor allem auch mit einer direkten Anbindung des Europarc Dreilinden, wird u.a. die räumliche Nähe geschaffen, die das hohe wirtschaftliche, wie auch soziale Potential im Süd-Westen der Metropolregion überhaupt erst freisetzen kann.</p> | <p>I2030 in dem die Länder Berlin und Brandenburg, zusammen mit der Deutsche Bahn und dem VBB eine bessere Schieneninfrastruktur für die Hauptstadtregion planen und zeitnah umsetzen wollen. Dieses Vorgehen haben wir als FDP im Land Berlin mit einem Antrag im Abgeordnetenhaus (Drucksache 18/0298), wie auch in den betroffenen Berliner Bezirken, immer vollumfänglich unterstützt und anderslautenden Vorstößen (z.B. die Idee, die Trasse als Radweg zu nutzen) stets eine Absage erteilt. Die reine Umsetzung liegt jedoch in den Händen der aktuell Verantwortlichen und so auch in den Händen der Deutschen Bahn. Wo nötig, haben wir auf bezirkliche Ebene stets auch die Reaktivierung der Stammbahn mit in den Fokus gerückt. So wird bei den Planungen des Neubaus der Brücke am Bahnhof Zehlendorf die spätere Reaktivierung der Stammbahn bereits eingeplant und berücksichtigt.</p> | <p>Senats ab Oktober 2021 von (mit-)entscheidender Bedeutung. Da aus Sicht von uns Freie Demokraten die Reaktivierung Stammbahn schon seit vielen Jahren im Fokus unserer Bemühungen steht und die Stammbahn stets ein fester Bestandteil unserer Programmatik gewesen ist, würde eine Senatsbeteiligung der Freien Demokraten natürlich ein entsprechendes Voranschreiten der Planungen implizieren und nicht zuletzt auch beschleunigen, wenn gleich natürlich der Bahn – als Betreiber und Inhaber der Trasse – eine gewisse Planungshoheit nicht abzuspochen ist.</p> | <p>Zehlendorf maßgeblich dazu gewinnt. Die von Ihnen genannten Haltepunkte Schöneberg, Steglitz, Zehlendorf sowie Düppel/Kleinmachnow, aber auch der schon oben bereits angeführte Haltepunkt Europarc Dreilinden stellen für uns nach derzeitigem Planungsstand ein Muss dar. Eine Stammbahn, die den Bezirk ohne Halt nur im Transit durchfährt, halten wir für nicht zielführend. Entsprechend werden wir natürlich, je nach Wahlausgang im September, unseren dann vorhandenen Möglichkeiten entsprechend folgen.</p> | <p>Zustimmung von Jedermann zu erwarten ist. Naturgemäß tendieren die zukünftigen Nutzer der Stammbahn in der Abwägung von Vor- zu Nachteilen einer Reaktivierung zu einer positiveren Bewertung, als Anlieger der Trasse, die eine entsprechende Lärmbelastung fürchten. Infrastrukturmaßnahmen, wie eine Reaktivierung der Stammbahn, bringen so immer auch Herausforderungen im unmittelbaren Umfeld mit sich. Jedoch unterliegen solche Vorhaben in Deutschland und damit auch in Berlin-Brandenburg, in den Genehmigungsverfahren hohen Anforderungen an eine adäquaten Bürgerbeteiligung und damit verbunden auch entsprechenden Schutzmaßnahmen, denen selbstverständlich in allen Belangen und in vollem Umfang nachzukommen ist. Welche konkreten Maßnahmen zum Lärmschutz sich wo und wie am effektivsten realisieren lassen, sollte das Ergebnis entsprechender umfangreicher und professioneller Planungsverfahren sein. Gerade in Fragen wie dieser</p> |
|--|--|--|---|---|--|

| | | | | | |
|---|--|--|--|---|---|
| | | | | | zeigt sich jedoch, wie trotz jahrzehntelanger Lippenbekenntnisse der bislang Verantwortlichen zur Reaktivierung der Stammbahn, bislang wenig konkret gehandelt worden ist. Wir meinen, nicht zuletzt auch vor dem historischen Hintergrund der Stammbahn: „Das muss sich ändern!“ |
| Wahlkreis 0702 Schöneberg-Tempelhof - Schöneberg Süd | | | | | |
| Peter Mair (CDU) + gemeinsame Antwort mit Inga Frohmann (CDU) | Wie auch unsere Kollegen der CDU Steglitz-Zehlendorf befürworten wir grundsätzlich den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs. Das gilt für die Berlin-Potsdamer Stammbahn ähnlich wie für andere Projekte. | Da wir aktuell keine Mitglieder des Berliner Abgeordnetenhauses sind, können wir hierzu keine Stellung nehmen. Sollten wir mit der Wahl am 26. September 2021 von den Berliner Wählerinnen und Wählern Mandate erhalten, werden wir versuchen uns entsprechend in den Gesetzgebungsprozess einzubringen. | Der von den Landesregierungen Berlins und Brandenburgs vereinbarte Plan des I2030-Projektes wird von der CDU Berlin aufgrund einer Vielzahl anzunehmender positiver Effekte unterstützt. Darüber hinaus setzt sich die CDU auf Bundes-, Landes- und Bezirksebene – und auch wir uns – für klare Strukturen und Bürokratieabbau ein. Dies sind wichtige Elemente in unseren Wahlprogrammen. Auf diese Weise wollen wir zukünftig eine zügigere Umsetzung von Projekten erreichen. | Verschiedene Punkte setzen die Umsetzung der von Ihnen genannten Haltepunkte voraus: dazu zählen unter anderem eine tragfähige Kosten-Nutzen-Analyse und verlässliche Finanzierungszusagen des Bundes, der Länder und der Deutschen Bahn. Aus unserer Sicht sollte aber eine frühe Einbindung der Anwohner angestrebt werden, um die Akzeptanz für das Projekt sicherzustellen. | Hier möchten wir uns dem verkehrspolitischen Sprecher der CDU Fraktion im Abgeordnetenhaus anschließen: ein 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 |
| Michael Biel (SPD) | keine Stellungnahme eingegangen | | | | |

| | | | | | |
|--|--|--|---|--|--|
| <p>Elisabeth Wissel (Die Linke)</p> | <p>Ich unterstütze den baldigen Wiederaufbau der Stammbahn, denn es ist angesichts der Klimakrise wichtiger denn je, dass die stillgelegten Schienennetze wieder reaktiviert werden und die Menschen eine schnelle und annehmbare Verbindung ins Umland haben. Auf das Auto sollte man nicht mehr angewiesen sein.</p> | <p>Bisher war ich nicht im Abgeordnetenhaus, aber auf Bezirksebene unterstützte ich die Umsetzung.</p> | <p>Eine Beschleunigung, den öffentlichen Personennahverkehr und den Regionalverkehr prioritär zu behandeln, ist notwendig, dafür setze ich mich ein. Die Finanzierung ist erst mal eine Herausforderung, jedoch wäre der Ausbau nachhaltig und die entstehenden Investitionskosten kommen mit der Zeit wieder rein. (Beim BER hat man keine Sekunde gezögert, trotz hoher Kosten, diesen auszubauen.)</p> | <p>Im Sinne der Effektivität sind die von Ihnen angeführten Stationen erforderlich. Es würden viele Menschen davon profitieren.</p> | <p>Der Lärmschutz, soweit erforderlich, sollte immer mitbedacht werden, damit die Akzeptanz des Ausbaus bei den unmittelbaren Anwohnern der Strecke auch gegeben ist. Lärmschutz ist auch aus gesundheitlichen Gründen ein Muss.</p> |
| <p>Catherina Pieroth-Manelli MdA (Bündnis90/Die Grünen)</p> | <p>Sehr geehrter Herr Bösken, ich habe Ihre Wahlprüfsteine an Frau Schnauder, Koordinatorin hierfür im Landesverband sowie an Frau Rade, die dies für die BVV-Fraktion koordiniert, weitergegeben. Sie werden sich bei Ihnen melden. Herzliche Grüße, Catherina Pieroth, MdA</p> | | | | |
| <p>N.N. Kandidat/in (FDP) über info@fdp-schoeneberg.info</p> | <p style="text-align: center;">keine Stellungnahme eingegangen</p> | | | | |
| <p>Wahlkreis 0703 Schöneberg-Tempelhof - Friedenau, Lindenhof & Marienhöhe</p> | | | | | |
| <p>Inga Frohmann (CDU) + gemeinsame Antwort mit Peter Mair (CDU)</p> | <p>Wie auch unsere Kollegen der CDU Steglitz-Zehlendorf befürworten wir grundsätzlich den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs. Das gilt für die Berlin-</p> | <p>Da wir aktuell keine Mitglieder des Berliner Abgeordnetenhauses sind, können wir hierzu keine Stellung nehmen. Sollten wir mit der Wahl am 26. September 2021 von den</p> | <p>Der von den Landesregierungen Berlins und Brandenburgs vereinbarte Plan des I2030-Projektes wird von der CDU Berlin aufgrund einer Vielzahl</p> | <p>Verschiedene Punkte setzen die Umsetzung der von Ihnen genannten Haltepunkte voraus: dazu zählen unter anderem eine tragfähige Kosten-Nutzen-Analyse und verlässliche</p> | <p>Hier möchten wir uns dem verkehrspolitischen Sprecher der CDU-Fraktion im Abgeordnetenhaus anschließen: ein weitreichender aktiver und passiver Lärmschutz, die</p> |

| | | | | | |
|--|--|--|--|---|---|
| | Potsdamer Stammbahn ähnlich wie für andere Projekte. | Berliner Wählerinnen und Wählern Mandate erhalten, werden wir versuchen uns entsprechend in den Gesetzgebungsprozess einzubringen. | anzunehmender positiver Effekte unterstützt. Darüber hinaus setzt sich die CDU auf Bundes-, Landes- und Bezirksebene – und auch wir uns – für klare Strukturen und Bürokratieabbau ein. Dies sind wichtige Elemente in unseren Wahlprogrammen. Auf diese Weise wollen wir zukünftig eine zügigere Umsetzung von Projekten erreichen. | Finanzierungszusagen des Bundes, der Länder und der Deutschen Bahn. Aus unserer Sicht sollte aber eine frühe Einbindung der Anwohner angestrebt werden, um die Akzeptanz für das Projekt sicherzustellen. | 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 |
| Orkan Özdemir (SPD) | keine Stellungnahme eingegangen | | | | |
| Sebastian Scheel (Die Linke) | keine Stellungnahme eingegangen | | | | |
| Annabelle Wolfsturm (Bündnis90/Die Grünen) | keine Stellungnahme eingegangen | | | | |
| N.N. Kandidat/in (FDP) über info@fdp-schoeneberg.info | keine Stellungnahme eingegangen | | | | |