

# BÜRGERINITIATIVE STAMMBAHN



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

## „Was tun Sie für die Stammbahn?“

Zur **Kommunalwahl am 09. Juni 2024** haben wir **Wahlprüfsteine** in Form von fünf Fragen zur Stammbahn gestellt:

- in Potsdam den 48 Spitzenkandidatinnen und Spitzenkandidaten von SPD, Bündnis 90 / Die Grünen, Die Linke, Die Andere, CDU, FDP, BVB / Freie Wähler und BfW in den 6 Wahlkreisen.
- in Kleinmachnow den 7 Spitzenkandidatinnen und Spitzenkandidaten von CDU, SPD, Bündnis 90 / Die Grünen, Die Linke, BVB / Freie Wähler / PRO, FDP und BiK zur Wahl der Gemeindevertretung.

### Ergebnis in Potsdam:

- + Alle **42 Kandidatinnen und Kandidaten von SPD, Bündnis 90 / Die Grünen, Die Linke, Die Andere, CDU, BVB / Freie Wähler und BfW** haben geantwortet bzw. antworten lassen.
- + **Keine Antwort** kam von den 6 **Kandidatinnen und Kandidaten der FDP Potsdam**.
- + Alle **42 Kandidatinnen und Kandidaten** von SPD, Bündnis 90 / Die Grünen, Die Linke, Die Andere, CDU, BVB / Freie Wähler und BfW **befürworten den Wiederaufbau der Stammbahn** von Potsdam über Griebnitzsee nach Berlin und den **Schienenanschluss für Kleinmachnow**.
- + Den Vorschlag eines **Stammbahn-Ausschusses** kommentieren die Kandidatinnen und Kandidaten ablehnend bis grundsätzlich aufgeschlossen: dagegen sprächen die bestehenden Fachausschüsse, das Risiko einer Doppelstruktur und die zusätzliche Belastung, denkbar seien (überregionale) beratende Gremien.

### Ergebnis in Kleinmachnow:

- + Alle **7 Kandidatinnen und Kandidaten von CDU, SPD, Bündnis 90 / Die Grünen, Die Linke, BVB / Freie Wähler / PRO, FDP und BiK** haben geantwortet
- + Die **4 Kandidatinnen und Kandidaten** von SPD, Bündnis 90 / Die Grünen, Die Linke und BVB / Freie Wähler / PRO **befürworten den Wiederaufbau der Stammbahn** von Potsdam über Griebnitzsee nach Berlin und den **Schienenanschluss für Kleinmachnow**.
- + Die **3 Kandidatinnen und Kandidaten** CDU, FDP und BiK lehnen die Stammbahn als Regionalbahn ab.
- + Der Vorschlag eines **Stammbahn-Ausschusses** wird unterschiedlich bewertet: SPD und BVB / Freie Wähler sprechen sich dafür aus, die CDU sieht den Regionalausschuss TKS als geeignet, die BiK ein gemeinsames Gremien der betroffenen Kommunen, Bündnis 90 / Die Grünen, Die Linke, PRO und FDP sehen das Thema Stammbahn in den bestehenden Ausschüssen aufgehoben.

[Die Wahlprüfsteine wurden am 02.05.2024 per Email versandt, mit der Bitte um Beantwortung bis zum 25.05.2025. Schriftliche Erinnerung am 24.05.2025; Schluss der Liste am 30.05.2025]

	<p>1. <b>Befürworten Sie den Wiederaufbau der Stammbahn</b> als Regionalbahn, mit dem Potsdam und Kleinmachnow häufiger und zuverlässiger mit Werder (Havel) und Brandenburg an der Havel sowie mit Berlin-Steglitz-Zehlendorf, Berlin Hbf. und darüber hinaus mit Nordost-Brandenburg verbunden werden würde?</p>	<p>2. Befürworten Sie den Wiederaufbau der Stammbahn als Regionalbahn, mit dem die 20.000-Einwohner-Kommune <b>Kleinmachnow erstmals seit dem Mauerbau 1961 wieder an das Schienennetz angeschlossen</b> werden würde?</p>	<p>3. Welche Bedeutung hat aus Ihrer Sicht der Wiederaufbau der <b>Stammbahn für Klimaschutz und Verkehrswende</b>?</p>	<p>4. Die Stammbahn ist Teil des Projektes i2030 (<a href="https://www.i2030.de/">https://www.i2030.de/</a>) der Länder Berlin und Brandenburg, gemeinsam mit Deutsche Bahn AG und VBB. Halten Sie die derzeit bereitgestellten <b>Informationen für ausreichend</b>? Wollen Sie dazu beitragen, dass die Kommunikation z.B. durch Informationsveranstaltungen, die Webseite oder Flyer. weiter verbessert werden sollte?</p>	<p>5. Der Wiederaufbau der Stammbahn wird in vielerlei Hinsicht Auswirkungen auf die anliegenden Kommunen haben. Dabei geht es um <b>Belange der Anliegerinnen und Anlieger, des Städtebaus und des Naturschutzes</b>. Befürworten Sie unseren Vorschlag, in den neu gewählten Kommunalvertretungen jeweils einen besonderen Ausschuss (<b>„Stammbahn-Ausschuss“</b>) für mit der Wiedererrichtung der Stammbahn zusammenhängende Angelegenheiten (z.B. Lärmschutz, Bahnhofsumfeldgestaltung, verkehrliche Erschließung, Ausgleichsmaßnahmen) einzurichten?</p>
--	--	--	---	---	---

**Potsdam, Wahlkreis 1**

Hauptbahnhof und Brauhausberg Nord, Historische Innenstadt, Nauener Vorstadt, Berliner Vorstadt, Sacrow, Groß Glienicke

<p>Dr. <b>Sarah Zalfen</b> (SPD)</p> <p>Beantwortung durch <b>Anett Borchert</b>, Fraktionsgeschäftsführung SPD-Stadtfraktion</p>	<p>Wir haben uns als Potsdamer Sozialdemokraten lange für eine Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn als Regionalbahn eingesetzt. Wir freuen uns über den überfälligen Systementscheid zugunsten der</p>	<p>Für uns gehört zu der Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn auch der Anschluss Kleinmachnows an das Schienennetz mit den Bahnhöfen Europarc-Dreilinden und Düppel-Kleinmachnow.</p>	<p>Für uns als SPD ist ein attraktiver ÖPNV ein wichtiger Baustein für unsere Bestrebungen beim Klimaschutz und die Verkehrswende. Dabei ist uns nicht nur ein möglichst geringer Fahrpreis wichtig, son-</p>	<p>Die Erfahrung mit ähnlichen Projekten zeigt, dass mit weiter voranschreitenden Planungsstand auch das Interesse an derartigen Projekten wächst. Je näher das Planfeststellungsverfahren</p>	<p>Die Stadtverordnetenversammlung Potsdam hat eine Vielzahl von Ausschüssen eingesetzt, in denen Fachpolitiker*innen sich intensiv mit verschiedensten Aspekten auseinandersetzen. Dort können die</p>
---	--	--	---	--	---

	<p>Regionalbahnvariante. Damit der erste Zug auch spätestens zum 200. „Geburtstag“ der Stammbahn rollt, befürworten wir die Idee der Länder Berlin und Brandenburg eine Bundesratsinitiative zur Planungsbeschleunigung von Projekten wie der Stammbahn zu starten.</p>		<p>dem auch attraktive und komfortable Verbindungen. Die Potsdamer Stammbahn bietet hier die Möglichkeit die Reisezeiten nach Kleinmachnow und in Teilen Berlins erheblich zu verkürzen und somit den Schienenverkehr gegenüber dem Auto nochmals deutlich attraktiver zu machen. Daher hat die Stammbahn für die Ziele des Klimaschutzes und der Verkehrswende eine erhebliche Bedeutung für uns</p>	<p>ren rückt, je engmaschiger muss aus unserer Sicht die Information der Öffentlichkeit erfolgt. Wo wir Defizite sehen, werden wir diese auch ansprechen. Dabei sind wir allerdings auch immer auf die Rückmeldungen aus der Bevölkerung angewiesen</p>	<p>unterschiedlichsten Aspekte, die ein Trassenneubau mit sich bringt, aus unserer Sicht am besten beraten werden. Ein Sonderausschuss würde in diesem Fall eine Doppelstruktur schaffen.</p>
<p><b>Saskia Hüneke</b> (Bündnis90/Die Grünen)</p> <p>Beantwortung durch <b>Lily Bäbler</b>, Wahlkampfmitarbeiterin</p>	<p>Die Reaktivierung der Stammbahn über Kleinmachnow und Zehlendorf ist ein verkehrspolitisches Kernanliegen von Bündnis90/Die Grünen. Einer der ersten Anträge der letzten Wahlperiode trug daher den Titel "Potsdam braucht die Stammbahn" (Drucksache 19/SVV/0756).</p>	<p>Es ist ein integraler Bestandteil der Verkehrswende, dass nicht nur Großstädte und Metropolregionen über einen guten ÖPNV und SPNV verfügen sollen, sondern auch kleinere Kommunen und der ländliche Raum. Eine Anbindung von Kleinmachnow würde vielen Menschen einen Vorteil bringen.</p>	<p>Die Auswirkungen für Verkehrswende und Klimaschutz liegen auf der Hand: Je attraktiver und leistungsfähiger der Schienenverkehr, desto mehr Personen werden vom Auto auf die Schiene umsteigen. Dies gilt insbesondere für die neu erschlossenen Regionen (siehe z.B. Frage 2) aber auch für hochfrequentierte Orte (z.B. Universitätsstandorte). Die Stammbahn hat nicht nur neues Erschließungspotenzial, sondern wird auch den RE1 entlasten und damit</p>	<p>Gerade bei längerfristigen Projekten sind regelmäßige und aussagekräftige Informationen wichtig, um über den aktuellen Stand und mögliche Probleme zu berichten. Daher befürworten wir ausdrücklich eine breit angelegte Kommunikation.</p>	<p>Ein "Stammbahn-Ausschuss" im Sinne der brandenburgischen Kommunalverfassung bzw. der Hauptsatzung der Landeshauptstadt Potsdam ist eine denkbare Variante. Wegen der überregionalen Bedeutung des Themas erscheint eine regelmäßig tagende Expertengruppe, die sich aus allen betroffenen Kommunen zusammensetzt, effektiver. Diese Arbeitsgruppe kann mit Beschlussempfehlungen den Kommunalvertretungen zuarbeiten.</p>
	<p><b>[Fortsetzung der Antwort auf Frage 1]</b> Die Stammbahn würde den RE1 entlasten und zu neuen Erschließungsmöglichkeiten, vor allem für Kleinmachnow und Zehlendorf, führen. Aber auch die Universitätsstandorte Griebnitzsee und Golm mit dem dortigen Science-Park sowie die Region</p>				

	<p>um Brandenburg an der Havel würden von einer besseren Anbindung profitieren. Unsere Fraktion hat immer Wert daraufgelegt, dass die Stammbahn als leistungsfähige Regionalbahn, und nicht als S-Bahn betrieben werden muss. Auch eine von manchen Gruppen als "neue Stammbahn" bezeichnete Variante parallel zur Wannseebahn - also ohne Anschluss von Kleinmachnow und Zehlendorf - haben wir stets abgelehnt. In unserem Kommunalwahlprogramm 2024 findet sich der Satz "Wir setzen uns weiter dafür ein, dass die Stammbahn wieder als weitere Regionalbahn-Verbindung nach Berlin eingerichtet wird."</p>		<p>den Schienenverkehr im Südwestkorridor von Berlin attraktiveren</p>		
<p><b>Iris Burdinski</b> (Die Linke)</p> <p>Beantwortung durch <b>Steffen Lehnert</b> Kreisgeschäftsführer Die Linke Potsdam</p>	<p>Ja auf jeden Fall. Wir sehen eine Angebotslücke beim regionalen Eisenbahnverkehr zwischen Berlin Hbf, Schöneberg, Steglitz und Wannsee. Wir sehen, dass diese Verbindung insbesondere für Pendler aus dem Raum Potsdam von Nutzen wäre. Es sind gerade die gemeinsamen Korridore für S-Bahn und Regionalbahn, die das Eisenbahnnetz in Brandenburg und Berlin so attraktiv machen. Die Angebote sind miteinander verzahnt.</p>	<p>Ja auf jeden Fall. Es sind gerade diese scheinbar unbedeutenden kurzen Strecken, die am Ende so wichtig sind. Ein Bahnhof ist immer noch, zumindest metaphorisch, das Tor zur Welt. Die verlegten Schienen sind das inhärente Versprechen einer langfristigen Daseinsfürsorge. Kein Busverkehr der Welt kann ein Verkehrsangebot gleicher Qualität geben. Das wissen die Menschen. Deswegen wohnen sie lieber dort, wo ein Bahnhof in der Nähe ist.</p>	<p>Der Ausbau unseres Schienennetzes ist elementar. Wir sehen dies aber nicht nur unter dem ökologischen Aspekt. Es ist vielmehr auch eine soziale Frage. Nicht jeder wird ein Auto haben können und haben wollen. Und wir haben in unseren Städten auch nicht den Platz dafür. Ein dichtes, leistungsfähiges Schienennetz schafft genau die so wichtige Alternative. Die Stammbahn gehört dazu.</p>	<p>Das Projekt i2030 ist uns bekannt und wir verfolgen es. Wir wünschten uns mehr öffentlichkeitswirksame Hinweise. Wir sehen ein, dass es besonders bei sehr langlaufenden Projekten am Anfang wenig regelmäßige Neuigkeiten gibt. Für Menschen mit einem besonderen Interesse ist das Projekt sehr präsent. Es sollte aber dafür gesorgt werden, dass das Projekt auch in der allgemeinen Wahrnehmung bleibt. Wir sehen die Gefahr, dass Menschen am Ende überrascht sind, dass „plötzlich“ eine Eisenbahnstrecke gebaut wird.</p>	<p>Grundsätzlich befürworten wir diesen Ansatz. Sobald der Fortschritt des Projektes hier entschlossenes Handeln von Politik und Verwaltung nötig macht, muss es ein passendes Plenum dafür geben. Das kann ein eigener Ausschuss sein, sofern die Geschäftsordnung das erlaubt. Es kann aber auch ein nachgelagertes oder informelles Gremium sein, in die Delegierte entsandt werden. Denkbar ist hierin auch eine Arbeitsgemeinschaft aller betroffenen Kommunen.</p>
	<p><b>[Fortsetzung der Antwort auf Frage 1]</b> Deswegen ist es nur konsequent, dass es analog zum Angebot in Richtung Stadtbahn auch regionalen Eisenbahnverkehr in Richtung Steglitz und Schöneberg gibt. Wir wünschten uns als Vorlauf regionalen Eisenbahnverkehr entlang der Wann-</p>				

	seebahn. Es gibt das bestehende und ungenutzte Gleis neben der S-Bahn. In Zehlendorf gibt es eine Bahnsteigkante dafür. Eine am Rathaus Steglitz müsste provisorisch errichtet werden. Ein Dieseltriebwagen könnte dort wenigstens im Stundentakt verkehren. Wir erkennen an, dass das alles über unsere Entscheidungsbefugnisse weit hinaus geht. Aber wir würden das dem Grunde nach unterstützen. Und wenn seitens der Stadt Potsdam Entscheidungen getroffen werden müssen, die das Begünstigen, werden wir diese mittragen.				
<p><b>Ute Grimm</b> (Die Andere)</p> <p>Beantwortung durch <b>Tamás Blénessy</b> „für die Wähler*innengruppe DIE aNDERE“</p>	Absolut. Das Projekt ist längst überfällig!	Ja. Allerdings nicht als Variantenführung entlang der bestehenden S-Bahn-Linie 1 sondern auf der ursprünglichen Trassenführung, sodass Kleinmachnow auch tatsächlich wieder einen Bahnanschluss bekommt.	Der Wiederaufbau der Stammbahn hat in mehrerer Hinsicht eine enorme Bedeutung für die ökologische Verkehrswende und damit den Klimaschutz. Allein die Anbindung der Metropolregion TKS an Potsdam und eine Schienenverbindung der Standorte der Universität Potsdam mit der Freien Universität Berlin sind zwei gewichtige Argumente für die Reaktivierung der Strecke - abgesehen von allen anderen Argumenten, die für die Reaktivierung sprechen.	Die Informationen halte ich für ausreichend. Das Tempo bei der Planung und Ausführung ist mir wichtiger.	Dem stehe ich offen gegenüber.
<p><b>Clemens Viehrig</b> (CDU)</p> <p>Beantwortung durch <b>Maximilian Adams</b>, Geschäftsführer CDU-</p>	Ja. Als Potsdamer interessiert uns natürlich das Teilprojekt „Potsdamer Stammbahn: Griebnitzsee – Potsdamer Platz“ mit dem Wiederaufbau der Potsda-	Ja.	Deutschland hat sich verpflichtet, bis 2045 treibhausgasneutral zu werden. Insbesondere der Sektor Verkehr hat einen großen Anteil an den gesamten Treib-	Als CDU Potsdam fühlen wir uns durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung sowie den i2030-Internetauftritt gut über das Projekt i2030 informiert. Über die Inter-	Nach unseren Informationen befinden wir uns derzeit in Lph. 2 (Vorplanung). In allen kommunalen Vertretungen gibt es inzwischen Ausschüsse, welche sich mit Mobilität

Fraktion Potsdam	mer Stammbahn zwischen Griebnitzsee und Berlin Potsdamer Platz (ca. 21 km) als zweigleisige, elektrifizierte Regionalverkehrsstrecke inkl. der Untersuchung von Verkehrsstationen in Dreilinden, Düppel-Kleinmachnow, Zehendorf, Rathaus Steglitz und Schöneberg.		hausgasemissionen. In diesem Sektor hat der motorisierte Verkehr einen hohen Anteil. Eine attraktive Strecke kann somit dazu beitragen, dass der Schienenverkehr – als sehr geringen Emissionsquelle – eine Option für viele Menschen darstellt. In Verbindung mit attraktiven Bahnstationen können an diesen Punkten Mobilitäts-Hubs entstehen und so die Menschen zum Umsteigen animieren. Dies werden wir nur erreichen, wenn es diese guten Angebote auch gibt.	netseite <a href="http://www.i2030.de">www.i2030.de</a> sind speziell zu den Korridoren die wichtigsten Hintergrundinformationen hinterlegt. Zudem hatten wir erst kürzlich einen Austausch mit unseren Parteikollegen, welche von den ersten Infoveranstaltungen in Teltow sowie Stahnsdorf (Mitte März 2024) berichteten.	beschäftigen. Sollte es vor Ort erforderlich sein, kann ein entsprechendes Begleitgremium für die Lph. 3 (Entwurfsplanung) und/oder 4 (Genehmigungsplanung) etabliert werden. Zwingend sehen wir dies bei der aktuellen Belastung der ausschließlich ehrenamtlich tätigen Stadtverordneten in Potsdam nicht.
<b>Björn Teuteburg</b> (FDP)	<b>keine Antwort bis zum 30. Mai</b>				
<b>Andreas Menzel</b> (BVB / Freie Wähler)  Beantwortung durch <b>Robert Soyka</b> , Sprecher BVB / FREIE WÄHLER Potsdam	Ja, wir befürworten einen solchen Wiederaufbau. Es gibt einige kosteneffizientere Projekte, die aus unserer Sicht zuerst umgesetzt werden sollten (z.B. Taktverdichtung auf bestehenden S-Bahn-Außenäste, S-Bahn-Verlängerung von Teltow nach Stahnsdorf). Doch wenn deren Finanzierung gesichert	Wir befürworten den Wiederaufbau von Bahnstrecken, um mehr Menschen eine schnelle Verbindung per ÖPNV zu ermöglichen. Siehe auch das Landesprogramm BVB / FREIE WÄHLER.	Der Wiederaufbau der Stammbahn würde zigtausenden Bürgern neue Möglichkeiten geben, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Dies würde die Straßen entlasten und Ressourcen schonen. Auch ein Beitrag zum Klimaschutz ist zu erwarten. Da im Straßenverkehr langfristig ein Umstieg auf elektrische	Die Informationen auf der Seite <a href="http://i2030.de">i2030.de</a> sind verbesserungswürdig. Vor allem bleibt unklar, unter welchen Voraussetzungen in welchem Zeitraum voraussichtlich mit einer Eröffnung zu rechnen ist. Die Planung wirkt daher bisher eher wie eine unverbindliche Absichtserklärung: Die Grundsatzentscheidung ist auf Landesebene zu treffen. Von	Sobald die Planungen konkreter werden, könnte in Potsdam ein entsprechender Ausschuss gebildet werden. Bis dahin sollten die Angelegenheiten der Stammbahn im Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität behandelt werden.

	ist, sollte auch der Abschnitt der Stammbahn wiederhergestellt werden.		Fahrzeuge zu erwarten ist, wäre dieser aber vermutlich nur temporär.	den Kommunen kann nur der Druck ausgehen, dass Berlin, Brandenburg, Deutsche Bahn und VBB die Planung konkretisieren und dies auch öffentlich kommunizieren. Hierfür würden wir auch Informationsveranstaltungen unterstützen.	
<p>Prof. Dr. <b>Wolfram Meyerhöfer</b> (BfW)</p> <p>Beantwortung durch <b>Robert Crumbach</b>, Vorsitzender Bündnis für Vernunft und Gerechtigkeit Potsdam</p>	Ja	Ja	Die Stammbahn ist eine wichtige Netzerweiterung und leistet einen Beitrag dazu, den Schienenverkehr attraktiver zu machen und somit Verkehr klimafreundlicher zu ermöglichen. Allerdings wird das Pendeln damit auch einfacher und es ist anzunehmen, dass mehr Menschen sich für eine Pendelsituation entscheiden.	Bislang hört man wenig von dem Projekt, aber das wird sich ja notwendigerweise ändern, je konkreter die Planungen werden. Dem BfW sind langfristige Beteiligungsformen wichtig, weil es Projekte besser macht, wenn Bürger/innen sehr früh auf bestimmte Probleme und mögliche Lösungen aufmerksam machen. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns dabei helfen könnten, solche langfristigen Beteiligungen auf die Beine zu stellen.	Wir haben in Potsdam eigentlich ganz gute Erfahrungen mit einer breiter aufgestellten Ausschussstruktur. In Potsdam gibt es immer mal wieder Großprojekte, und gerade die Behandlung der Projekte in mehreren Ausschüssen sorgt für das Einfließen eines breiten Kompetenzspektrums in die Debatten
<p><b>Potsdam, Wahlkreis 2</b>  Jägervorstadt, Bornstedt, Bornim, Grube, Nedlitz, Neu Fahrland, Fahrland, Satzkorn, Marquardt, Uetz-Paaren</p>					
<p><b>Uwe Adler</b> (SPD)</p> <p>Beantwortung durch</p>	Wir haben uns als Potsdamer Sozialdemokraten lange für eine Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn als Regio-	Für uns gehört zu der Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn auch der Anschluss Kleinmachnows an das	Für uns als SPD ist ein attraktiver ÖPNV ein wichtiger Baustein für unsere Bestrebungen beim	Die Erfahrung mit ähnlichen Projekten zeigt, dass mit weiter voranschreitenden Planungsstand	Die Stadtverordnetenversammlung Potsdam hat eine Vielzahl von Ausschüssen eingesetzt, in denen Fachpoliti-

<p><b>Anett Borchert</b>, Fraktionsgeschäftsführung SPD-Stadtfraktion</p>	<p>nalbahn eingesetzt. Wir freuen uns über den überfälligen Systementscheid zugunsten der Regionalbahnvariante. Damit der erste Zug auch spätestens zum 200. „Geburtstag“ der Stammbahn rollt, befürworten wir die Idee der Länder Berlin und Brandenburg eine Bundesratsinitiative zur Planungsbeschleunigung von Projekten wie der Stammbahn zu starten.</p>	<p>Schienennetz mit den Bahnhöfen Europarc-Dreilinden und Düppel-Kleinmachnow.</p>	<p>Klimaschutz und die Verkehrswende. Dabei ist uns nicht nur ein möglichst geringer Fahrpreis wichtig, sondern auch attraktive und komfortable Verbindungen. Die Potsdamer Stammbahn bietet hier die Möglichkeit die Reisezeiten nach Kleinmachnow und in Teilen Berlins erheblich zu verkürzen und somit den Schienenverkehr gegenüber dem Auto nochmals deutlich attraktiver zu machen. Daher hat die Stammbahn für die Ziele des Klimaschutzes und der Verkehrswende eine erhebliche Bedeutung für uns</p>	<p>auch das Interesse an derartigen Projekten wächst. Je näher das Planfeststellungsverfahren rückt, je engmaschiger muss aus unserer Sicht die Information der Öffentlichkeit erfolgen. Wo wir Defizite sehen, werden wir diese auch ansprechen. Dabei sind wir allerdings auch immer auf die Rückmeldungen aus der Bevölkerung angewiesen</p>	<p>ker*innen sich intensiv mit verschiedensten Aspekten auseinandersetzen. Dort können die unterschiedlichsten Aspekte, die ein Trassenneubau mit sich bringt, aus unserer Sicht am besten beraten werden. Ein Sonderausschuss würde in diesem Fall eine Doppelstruktur schaffen.</p>
<p><b>Silke Reimer</b> (Bündnis90/Die Grünen)</p> <p>Beantwortung durch <b>Lily Bäbler</b>, Wahlkampfmitarbeiterin</p>	<p>Die Reaktivierung der Stammbahn über Kleinmachnow und Zehlendorf ist ein verkehrspolitisches Kernanliegen von Bündnis90/Die Grünen. Einer der ersten Anträge der letzten Wahlperiode trug daher den Titel "Potsdam braucht die Stammbahn" (Drucksache 19/SVV/0756).</p>	<p>Es ist ein integraler Bestandteil der Verkehrswende, dass nicht nur Großstädte und Metropolregionen über einen guten ÖPNV und SPNV verfügen sollen, sondern auch kleinere Kommunen und der ländliche Raum. Eine Anbindung von Kleinmachnow würde vielen Menschen einen Vorteil bringen.</p>	<p>Die Auswirkungen für Verkehrswende und Klimaschutz liegen auf der Hand: Je attraktiver und leistungsfähiger der Schienenverkehr, desto mehr Personen werden vom Auto auf die Schiene umsteigen. Dies gilt insbesondere für die neu erschlossenen Regionen (siehe z.B. Frage 2) aber auch für hochfrequentierte Orte (z.B</p>	<p>Gerade bei längerfristigen Projekten sind regelmäßige und aussagekräftige Informationen wichtig, um über den aktuellen Stand und mögliche Probleme zu berichten. Daher befürworten wir ausdrücklich eine breit angelegte Kommunikation.</p>	<p>Ein "Stammbahn-Ausschuss" im Sinne der brandenburgischen Kommunalverfassung bzw. der Hauptsatzung der Landeshauptstadt Potsdam ist eine denkbare Variante. Wegen der überregionalen Bedeutung des Themas erscheint eine regelmäßig tagende Expertengruppe, die sich aus allen betroffenen Kommunen</p>



	<p><b>[Fortsetzung der Antwort auf Frage 1]</b>  Die Stammbahn würde den RE1 entlasten und zu neuen Erschließungsmöglichkeiten, vor allem für Kleinmachnow und Zehlendorf, führen. Aber auch die Universitätsstandorte Griebnitzsee und Golm mit dem dortigen Science-Park sowie die Region um Brandenburg an der Havel würden von einer besseren Anbindung profitieren. Unsere Fraktion hat immer Wert daraufgelegt, dass die Stammbahn als leistungsfähige Regionalbahn, und nicht als S-Bahn betrieben werden muss. Auch eine von manchen Gruppen als "neue Stammbahn" bezeichnete Variante parallel zur Wannseebahn - also ohne Anschluss von Kleinmachnow und Zehlendorf - haben wir stets abgelehnt. In unserem Kommunalwahlprogramm 2024 findet sich der Satz "Wir setzen uns weiter dafür ein, dass die Stammbahn wieder als weitere Regionalbahn-Verbindung nach Berlin eingerichtet wird."</p>		<p>Universitätsstandorte). Die Stammbahn hat nicht nur neues Erschließungspotenzial, sondern wird auch den RE1 entlasten und damit den Schienenverkehr im Südwestkorridor von Berlin attraktiveren.</p>		<p>zusammensetzt, effektiv. Diese Arbeitsgruppe kann mit Beschlussempfehlungen den Kommunalvertretungen zuarbeiten.</p>
<p><b>Tina Lange</b> (Die Linke)</p> <p>Beantwortung durch <b>Steffen Lehnert</b> Kreisgeschäftsführer Die Linke Potsdam</p>	<p>Ja auf jeden Fall. Wir sehen eine Angebotslücke beim regionalen Eisenbahnverkehr zwischen Berlin Hbf, Schöneberg, Steglitz und Wannsee. Wir sehen, dass diese Verbindung insbesondere für Pendler aus dem Raum Potsdam von Nutzen wäre. Es sind gerade die gemeinsamen Korridore für S-Bahn und Regionalbahn, die das Eisenbahnnetz in Brandenburg und Berlin so attraktiv machen. Die Angebote sind mitei-</p>	<p>Ja auf jeden Fall. Es sind gerade diese scheinbar unbedeutenden kurzen Strecken, die am Ende so wichtig sind. Ein Bahnhof ist immer noch, zumindest metaphorisch, das Tor zur Welt. Die verlegten Schienen sind das inhärente Versprechen einer langfristigen Daseinsfürsorge. Kein Busverkehr der Welt kann ein Verkehrsangebot gleicher Qualität geben. Das wissen die Menschen. Deswegen wohnen sie lieber dort, wo ein Bahnhof in der Nähe ist.</p>	<p>Der Ausbau unseres Schienennetzes ist elementar. Wir sehen dies aber nicht nur unter dem ökologischen Aspekt. Es ist vielmehr auch eine soziale Frage. Nicht jeder wird ein Auto haben können und haben wollen. Und wir haben in unseren Städten auch nicht den Platz dafür. Ein dichtes, leistungsfähiges Schienennetz schafft genau die so wichtige Alternative. Die Stammbahn gehört dazu.</p>	<p>Das Projekt i2030 ist uns bekannt und wir verfolgen es. Wir wünschen uns mehr öffentlichkeitswirksame Hinweise. Wir sehen ein, dass es besonders bei sehr langlaufenden Projekten am Anfang wenig regelmäßige Neuigkeiten gibt. Für Menschen mit einem besonderen Interesse ist das Projekt sehr präsent. Es sollte aber dafür gesorgt werden, dass das Projekt auch in der allgemeinen Wahrnehmung bleibt. Wir sehen die Gefahr, dass Menschen am Ende überrascht sind, dass „plötz-</p>	<p>Grundsätzlich befürworten wir diesen Ansatz. Sobald der Fortschritt des Projektes hier entschlossenes Handeln von Politik und Verwaltung nötig macht, muss es ein passendes Plenum dafür geben. Das kann ein eigener Ausschuss sein, sofern die Geschäftsordnung das erlaubt. Es kann aber auch ein nachgelagertes oder informelles Gremium sein, in die Delegierte entsandt werden. Denkbar ist hierin auch eine Arbeitsgemeinschaft aller betroffenen Kommunen.</p>

	<p>inander verzahnt.</p> <p><b>[Fortsetzung der Antwort auf Frage 1]</b>          Deswegen ist es nur konsequent, dass es analog zum Angebot in Richtung Stadtbahn auch regionalen Eisenbahnverkehr in Richtung Steglitz und Schöneberg gibt. Wir wünschten uns als Vorlauf regionalen Eisenbahnverkehr entlang der Wanneseebahn. Es gibt das bestehende und ungenutzte Gleis neben der S-Bahn. In Zehlendorf gibt es eine Bahnsteigkante dafür. Eine am Rathaus Steglitz müsste provisorisch errichtet werden. Ein Dieseltriebwagen könnte dort wenigstens im Stundentakt verkehren. Wir erkennen an, dass das alles über unsere Entscheidungsbefugnisse weit hinaus geht. Aber wir würden das dem Grunde nach unterstützen. Und wenn seitens der Stadt Potsdam Entscheidungen getroffen werden müssen, die das Begünstigen, werden wir diese mittragen.</p>			<p>lich“ eine Eisenbahnstrecke gebaut wird.</p>	
<p><b>Claudia Rödel</b> (Die Andere)</p> <p>Beantwortung durch <b>Tamás Blénessy</b> „für die Wähler*innengruppe DIE aNDERE“</p>	<p>Absolut. Das Projekt ist längst überfällig!</p>	<p>Ja. Allerdings nicht als Variantenführung entlang der bestehenden S-Bahn-Linie 1 sondern auf der ursprünglichen Trassenführung, sodass Kleinmachnow auch tatsächlich wieder einen Bahnanschluss bekommt.</p>	<p>Der Wiederaufbau der Stammbahn hat in mehrerer Hinsicht eine enorme Bedeutung für die ökologische Verkehrswende und damit den Klimaschutz. Allein die Anbindung der Metropolregion TKS an Potsdam und eine Schienenverbindung der Standorte der Universität Potsdam mit der Freien Universität Berlin sind zwei gewichtige Argumente für die Reaktivierung der Strecke - abgesehen von allen anderen Argumenten, die für die Reaktivierung</p>	<p>Die Informationen halte ich für ausreichend. Das Tempo bei der Planung und Ausführung ist mir wichtiger.</p>	<p>Dem stehe ich offen gegenüber.</p>

			sprechen.		
<p><b>Maximilian Adams</b> (CDU)</p> <p>Beantwortung durch <b>Maximilian Adams</b>, Ggeschäftsführer CDU-Fraktion Potsdam</p>	<p>Ja. Als Potsdamer interessiert uns natürlich das Teilprojekt „Potsdamer Stammbahn: Griebnitzsee – Potsdamer Platz“ mit dem Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn zwischen Griebnitzsee und Berlin Potsdamer Platz (ca. 21 km) als zweigleisige, elektrifizierte Regionalverkehrsstrecke inkl. der Untersuchung von Verkehrsstationen in Dreilinden, Düppel-Kleinmachnow, Zehlendorf, Rathaus Steglitz und Schöneberg.</p>	<p>Ja.</p>	<p>Deutschland hat sich verpflichtet, bis 2045 treibhausgasneutral zu werden. Insbesondere der Sektor Verkehr hat einen großen Anteil an den gesamten Treibhausgasemissionen. In diesem Sektor hat der motorisierte Verkehr einen hohen Anteil. Eine attraktive Strecke kann somit dazu beitragen, dass der Schienenverkehr – als sehr geringen Emissionsquelle – eine Option für viele Menschen darstellt. In Verbindung mit attraktiven Bahnstationen können an diesen Punkten Mobilitäts-Hubs entstehen und so die Menschen zum Umsteigen animieren. Dies werden wir nur erreichen, wenn es diese guten Angebote auch gibt.</p>	<p>Als CDU Potsdam fühlen wir uns durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung sowie den i2030-Internetauftritt gut über das Projekt i2030 informiert. Über die Internetseite <a href="http://www.i2030.de">www.i2030.de</a> sind speziell zu den Korridoren die wichtigsten Hintergrundinformationen hinterlegt. Zudem hatten wir erst kürzlich einen Austausch mit unseren Parteikollegen, welche von den ersten Infoveranstaltungen in Teltow sowie Stahnsdorf (Mitte März 2024) berichteten.</p>	<p>Nach unseren Informationen befinden wir uns derzeit in Lph. 2 (Vorplanung). In allen kommunalen Vertretungen gibt es inzwischen Ausschüsse, welche sich mit Mobilität beschäftigen. Sollte es vor Ort erforderlich sein, kann ein entsprechendes Begleitgremium für die Lph. 3 (Entwurfsplanung) und/oder 4 (Genehmigungsplanung) etabliert werden. Zwingend sehen wir dies bei der aktuellen Belastung der ausschließlich ehrenamtlich tätigen Stadtverordneten in Potsdam nicht.</p>
<p><b>Helmut Lange</b> (FDP)</p>	<p><b>keine Antwort bis zum 30. Mai</b></p>				
<p><b>Dr. Michael Reichert</b> (BVB / Freie Wähler)</p> <p>Beantwortung durch <b>Robert Soyka</b>,</p>	<p>Ja, wir befürworten einen solchen Wiederaufbau Es gibt einige kosteneffizientere Projekte, die aus unserer Sicht zuerst</p>	<p>Wir befürworten den Wiederaufbau von Bahnstrecken, um mehr Menschen eine schnelle Verbindung per ÖPNV zu ermöglichen.</p>	<p>Der Wiederaufbau der Stammbahn würde zigtausenden Bürgern neue Möglichkeiten geben, auf öffentliche Verkehrsmittel umzu-</p>	<p>Die Informationen auf der Seite <a href="http://i2030.de">i2030.de</a> sind verbesserungswürdig. Vor allem bleibt unklar, unter welchen Voraussetzungen in welchem Zeitraum</p>	<p>Sobald die Planungen konkreter werden, könnte in Potsdam ein entsprechender Ausschuss gebildet werden. Bis dahin sollten die Angelegenhei-</p>

<p>Sprecher BVB / FREIE WÄHLER Potsdam</p>	<p>umgesetzt werden sollten (z.B. Taktverdichtung auf bestehenden S-Bahn-Außenäste, S-Bahn-Verlängerung von Teltow nach Stahnsdorf). Doch wenn deren Finanzierung gesichert ist, sollte auch der Abschnitt der Stammbahn wiederhergestellt werden.</p>	<p>Siehe auch das Landesprogramm BVB / FREIE WÄHLER.</p>	<p>steigen. Dies würde die Straßen entlasten und Ressourcen schonen. Auch ein Beitrag zum Klimaschutz ist zu erwarten. Da im Straßenverkehr langfristig ein Umstieg auf elektrische Fahrzeuge zu erwarten ist, wäre dieser aber vermutlich nur temporär.</p>	<p>voraussichtlich mit einer Eröffnung zu rechnen ist. Die Planung wirkt daher bisher eher wie eine unverbindliche Absichtserklärung: Die Grundsatzentscheidung ist auf Landesebene zu treffen. Von den Kommunen kann nur der Druck ausgehen, dass Berlin, Brandenburg, Deutsche Bahn und VBB die Planung konkretisieren und dies auch öffentlich kommunizieren. Hierfür würden wir auch Informationsveranstaltungen unterstützen.</p>	<p>ten der Stammbahn im Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität behandelt werden.</p>
<p><b>Hans Peter Haese</b> (BfW)</p> <p>Beantwortung durch <b>Robert Crumbach</b>, Vorsitzender Bündnis für Vernunft und Gerechtigkeit Potsdam</p>	<p>Ja</p>	<p>Ja</p>	<p>Die Stammbahn ist eine wichtige Netzerweiterung und leistet einen Beitrag dazu, den Schienenverkehr attraktiver zu machen und somit Verkehr klimafreundlicher zu ermöglichen. Allerdings wird das Pendeln damit auch einfacher und es ist anzunehmen, dass mehr Menschen sich für eine Pendelsituation entscheiden.</p>	<p>Bislang hört man wenig von dem Projekt, aber das wird sich ja notwendigerweise ändern, je konkreter die Planungen werden. Dem BfW sind langfristige Beteiligungsformen wichtig, weil es Projekte besser macht, wenn Bürger/innen sehr früh auf bestimmte Probleme und mögliche Lösungen aufmerksam machen. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns dabei helfen könnten, solche langfristigen Beteiligungen auf die Beine zu stellen.</p>	<p>Wir haben in Potsdam eigentlich ganz gute Erfahrungen mit einer breiter aufgestellten Ausschussstruktur. In Potsdam gibt es immer mal wieder Großprojekte, und gerade die Behandlung der Projekte in mehreren Ausschüssen sorgt für das Einfließen eines breiten Kompetenzspektrums in die Debatten</p>

<b>Potsdam, Wahlkreis 3</b> Templiner Vorstadt, Brandenburger Vorstadt, Potsdam West, Eiche, Golm					
<p><b>Grit Schkölziger</b> (SPD)</p> <p>Beantwortung durch <b>Anett Borchert</b>, Fraktionsgeschäftsführung SPD-Stadtfraktion</p>	<p>Wir haben uns als Potsdamer Sozialdemokraten lange für eine Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn als Regionalbahn eingesetzt. Wir freuen uns über den überfälligen Systementscheid zugunsten der Regionalbahnvariante. Damit der erste Zug auch spätestens zum 200. „Geburtstag“ der Stammbahn rollt, befürworten wir die Idee der Länder Berlin und Brandenburg eine Bundesratsinitiative zur Planungsbeschleunigung von Projekten wie der Stammbahn zu starten.</p>	<p>Für uns gehört zu der Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn auch der Anschluss Kleinmachnows an das Schienennetz mit den Bahnhöfen Europarc-Dreilinden und Düppel-Kleinmachnow.</p>	<p>Für uns als SPD ist ein attraktiver ÖPNV ein wichtiger Baustein für unsere Bestrebungen beim Klimaschutz und die Verkehrswende. Dabei ist uns nicht nur ein möglichst geringer Fahrpreis wichtig, sondern auch attraktive und komfortable Verbindungen. Die Potsdamer Stammbahn bietet hier die Möglichkeit die Reisezeiten nach Kleinmachnow und in Teilen Berlins erheblich zu verkürzen und somit den Schienenverkehr gegenüber dem Auto nochmals deutlich attraktiver zu machen. Daher hat die Stammbahn für die Ziele des Klimaschutzes und der Verkehrswende eine erhebliche Bedeutung für uns</p>	<p>Die Erfahrung mit ähnlichen Projekten zeigt, dass mit weiter voranschreitenden Planungsstand auch das Interesse an derartigen Projekten wächst. Je näher das Planfeststellungsverfahren rückt, je engmaschiger muss aus unserer Sicht die Information der Öffentlichkeit erfolgen. Wo wir Defizite sehen, werden wir diese auch ansprechen. Dabei sind wir allerdings auch immer auf die Rückmeldungen aus der Bevölkerung angewiesen</p>	<p>Die Stadtverordnetenversammlung Potsdam hat eine Vielzahl von Ausschüssen eingesetzt, in denen Fachpolitiker*innen sich intensiv mit verschiedensten Aspekten auseinandersetzen. Dort können die unterschiedlichsten Aspekte, die ein Trassenneubau mit sich bringt, aus unserer Sicht am besten beraten werden. Ein Sonderausschuss würde in diesem Fall eine Doppelstruktur schaffen.</p>
<p>Frau <b>Frauke Havekost</b>, (Bündnis90/Die Grünen)</p> <p>Beantwortung durch <b>Lily Bäßler</b>,</p>	<p>Die Reaktivierung der Stammbahn über Kleinmachnow und Zehlendorf ist ein verkehrspolitisches Kernanliegen von Bündnis90/Die Grü-</p>	<p>Es ist ein integraler Bestandteil der Verkehrswende, dass nicht nur Großstädte und Metropolregionen über einen guten ÖPNV und SPNV</p>	<p>Die Auswirkungen für Verkehrswende und Klimaschutz liegen auf der Hand: Je attraktiver und leistungsfähiger der Schienenverkehr, desto</p>	<p>Gerade bei längerfristigen Projekten sind regelmäßige und aussagekräftige Informationen wichtig, um über den aktuellen Stand und mögliche Probleme</p>	<p>Ein "Stammbahn-Ausschuss" im Sinne der brandenburgischen Kommunalverfassung bzw. der Hauptsatzung der Landeshauptstadt</p>

<p>Wahlkampfmitarbeiterin</p>	<p>nen. Einer der ersten Anträge der letzten Wahlperiode trug daher den Titel "Potsdam braucht die Stammbahn" (Drucksache 19/SVV/0756).</p>	<p>verfügen sollen, sondern auch kleinere Kommunen und der ländliche Raum. Eine Anbindung von Kleinmachnow würde vielen Menschen einen Vorteil bringen.</p>	<p>mehr Personen werden vom Auto auf die Schiene umsteigen. Dies gilt insbesondere für die neu erschlossenen Regionen (siehe z.B. Frage 2) aber auch für hochfrequentierte Orte (z.B. Universitätsstandorte). Die Stammbahn hat nicht nur neues Erschließungspotenzial, sondern wird auch den RE1 entlasten und damit den Schienenverkehr im Südwestkorridor von Berlin attraktiveren.</p>	<p>zu berichten. Daher befürworten wir ausdrücklich eine breit angelegte Kommunikation.</p>	<p>Potsdam ist eine denkbare Variante. Wegen der überregionalen Bedeutung des Themas erscheint eine regelmäßig tagende Expertengruppe, die sich aus allen betroffenen Kommunen zusammensetzt, effektiver. Diese Arbeitsgruppe kann mit Beschlussempfehlungen den Kommunalvertretungen zuarbeiten.</p>
<p><b>Konstantin Gräfe</b> (Die Linke)</p> <p>Beantwortung durch <b>Steffen Lehnert</b> Kreisgeschäftsführer Die Linke Potsdam</p>	<p>Ja auf jeden Fall. Wir sehen eine Angebotslücke beim regionalen Eisenbahnverkehr zwischen Berlin Hbf, Schöneberg, Steglitz und Wannsee. Wir sehen, dass diese Verbindung insbesondere für Pendler aus dem Raum Potsdam von Nutzen wäre. Es sind gerade</p>	<p>Ja auf jeden Fall. Es sind gerade diese scheinbar unbedeutenden kurzen Strecken, die am Ende so wichtig sind. Ein Bahnhof ist immer noch, zumindest metaphorisch, das Tor zur Welt. Die verlegten Schienen sind das inhärente Versprechen einer langfristigen Daseinsfür-</p>	<p>Der Ausbau unseres Schienennetzes ist elementar. Wir sehen dies aber nicht nur unter dem ökologischen Aspekt. Es ist vielmehr auch eine soziale Frage. Nicht jeder wird ein Auto haben können und haben wollen. Und wir haben in unseren Städten auch nicht den Platz dafür.</p>	<p>Das Projekt i2030 ist uns bekannt und wir verfolgen es. Wir wünschen uns mehr öffentlichkeitswirksame Hinweise. Wir sehen ein, dass es besonders bei sehr langlaufenden Projekten am Anfang wenig regelmäßige Neuigkeiten gibt. Für Menschen mit einem besonderen Interesse ist das</p>	<p>Grundsätzlich befürworten wir diesen Ansatz. Sobald der Fortschritt des Projektes hier entschlossenes Handeln von Politik und Verwaltung nötig macht, muss es ein passendes Plenum dafür geben. Das kann ein eigener Ausschuss sein, sofern die Geschäftsordnung das</p>

	<p>die gemeinsamen Korridore für S-Bahn und Regionalbahn, die das Eisenbahnnetz in Brandenburg und Berlin so attraktiv machen. Die Angebote sind miteinander verzahnt.</p>	<p>sorge. Kein Busverkehr der Welt kann ein Verkehrsangebot gleicher Qualität geben. Das wissen die Menschen. Deswegen wohnen sie lieber dort, wo ein Bahnhof in der Nähe ist.</p>	<p>Ein dichtes, leistungsfähiges Schienennetz schafft genau die so wichtige Alternative. Die Stammbahn gehört dazu.</p>	<p>Projekt sehr präsent. Es sollte aber dafür gesorgt werden, dass das Projekt auch in der allgemeinen Wahrnehmung bleibt. Wir sehen die Gefahr, dass Menschen am Ende überrascht sind, dass „plötzlich“ eine Eisenbahnstrecke gebaut wird.</p>	<p>erlaubt. Es kann aber auch ein nachgelagertes oder informelles Gremium sein, in die Delegierte entsandt werden. Denkbar ist hierin auch eine Arbeitsgemeinschaft aller betroffenen Kommunen.</p>
<p><b>Anna Ducksch</b> (Die Andere)</p> <p>Beantwortung durch <b>Tamás Blénessy</b> „für die Wähler*innengruppe DIE aNDERE“</p>	<p>Absolut. Das Projekt ist längst überfällig!</p>	<p>Ja. Allerdings nicht als Variantenführung entlang der bestehenden S-Bahn-Linie 1 sondern auf der ursprünglichen Trassenführung, sodass Kleinmachnow auch tatsächlich wieder einen Bahnanschluss bekommt.</p>	<p>Der Wiederaufbau der Stammbahn hat in mehrerer Hinsicht eine enorme Bedeutung für die ökologische Verkehrswende und damit den Klimaschutz. Allein die Anbindung der Metropolregion TKS an Potsdam und eine Schienenverbindung der Standorte der Universität Potsdam mit der Freien Universität Berlin</p>	<p>Die Informationen halte ich für ausreichend. Das Tempo bei der Planung und Ausführung ist mir wichtiger.</p>	<p>Dem stehe ich offen gegenüber.</p>

			sind zwei gewichtige Argumente für die Reaktivierung der Strecke - abgesehen von allen anderen Argumenten, die für die Reaktivierung sprechen.		
<p><b>Tabea Gutschmidt</b> (CDU)</p> <p>Beantwortung durch <b>Maximilian Adams</b>, Geschäftsführer CDU-Fraktion Potsdam</p>	<p>Ja. Als Potsdamer interessiert uns natürlich das Teilprojekt „Potsdamer Stammbahn: Griebnitzsee – Potsdamer Platz“ mit dem Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn zwischen Griebnitzsee und Berlin Potsdamer Platz (ca. 21 km) als zweigleisige, elektrifizierte Regionalverkehrsstrecke inkl. der Untersuchung von Verkehrsstationen in Dreilinden, Düppel-Kleinmachnow, Zehlendorf, Rathaus Steglitz und Schöneberg.</p>	<p>Ja.</p>	<p>Deutschland hat sich verpflichtet, bis 2045 treibhausgasneutral zu werden. Insbesondere der Sektor Verkehr hat einen großen Anteil an den gesamten Treibhausgasemissionen. In diesem Sektor hat der motorisierte Verkehr einen hohen Anteil. Eine attraktive Strecke kann somit dazu beitragen, dass der Schienenverkehr – als sehr geringen Emissionsquelle – eine Option für viele Menschen darstellt. In Verbindung mit attraktiven Bahnstationen können an diesen Punkten Mobilitäts-Hubs entstehen und so die Menschen zum Umsteigen animieren. Dies werden wir nur erreichen, wenn es diese guten Angebote auch gibt.</p>	<p>Als CDU Potsdam fühlen wir uns durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung sowie den i2030-Internetauftritt gut über das Projekt i2030 informiert. Über die Internetseite <a href="http://www.i2030.de">www.i2030.de</a> sind speziell zu den Korridoren die wichtigsten Hintergrundinformationen hinterlegt. Zudem hatten wir erst kürzlich einen Austausch mit unseren Parteikollegen, welche von den ersten Infoveranstaltungen in Teltow sowie Stahnsdorf (Mitte März 2024) berichteten.</p>	<p>Nach unseren Informationen befinden wir uns derzeit in Lph. 2 (Vorplanung). In allen kommunalen Vertretungen gibt es inzwischen Ausschüsse, welche sich mit Mobilität beschäftigen. Sollte es vor Ort erforderlich sein, kann ein entsprechendes Begleitgremium für die Lph. 3 (Entwurfsplanung) und/oder 4 (Genehmigungsplanung) etabliert werden. Zwingend sehen wir dies bei der aktuellen Belastung der ausschließlich ehrenamtlich tätigen Stadtverordneten in Potsdam nicht.</p>
<p><b>Holger R. Rohde</b> (FDP)</p>	<p><b>keine Antwort bis zum 30. Mai</b></p>				



<p><b>Angela Böttge</b> (BVB / Freie Wähler)</p> <p>Beantwortung durch <b>Robert Soyka</b>, Sprecher BVB / FREIE WÄHLER Potsdam</p>	<p>Ja, wir befürworten einen solchen Wiederaufbau Es gibt einige kosteneffizientere Projekte, die aus unserer Sicht zuerst umgesetzt werden sollten (z.B. Taktverdichtung auf bestehenden S-Bahn-Außenäste, S-Bahn-Verlängerung von Teltow nach Stahnsdorf). Doch wenn deren Finanzierung gesichert ist, sollte auch der Abschnitt der Stammbahn wiederhergestellt werden.</p>	<p>Wir befürworten den Wiederaufbau von Bahnstrecken, um mehr Menschen eine schnelle Verbindung per ÖPNV zu ermöglichen. Siehe auch das Landesprogramm BVB / FREIE WÄHLER.</p>	<p>Der Wiederaufbau der Stammbahn würde zigtausenden Bürgern neue Möglichkeiten geben, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Dies würde die Straßen entlasten und Ressourcen schonen. Auch ein Beitrag zum Klimaschutz ist zu erwarten. Da im Straßenverkehr langfristig ein Umstieg auf elektrische Fahrzeuge zu erwarten ist, wäre dieser aber vermutlich nur temporär.</p>	<p>Die Informationen auf der Seite <a href="http://i2030.de">i2030.de</a> sind verbesserungswürdig. Vor allem bleibt unklar, unter welchen Voraussetzungen in welchem Zeitraum voraussichtlich mit einer Eröffnung zu rechnen ist. Die Planung wirkt daher bisher eher wie eine unverbindliche Absichtserklärung: Die Grundsatzentscheidung ist auf Landesebene zu treffen. Von den Kommunen kann nur der Druck ausgehen, dass Berlin, Brandenburg, Deutsche Bahn und VBB die Planung konkretisieren und dies auch öffentlich kommunizieren. Hierfür würden wir auch Informationsveranstaltungen unterstützen.</p>	<p>Sobald die Planungen konkreter werden, könnte in Potsdam ein entsprechender Ausschuss gebildet werden. Bis dahin sollten die Angelegenheiten der Stammbahn im Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität behandelt werden.</p>
<p><b>Ralf Gerhard Jäkel</b> (BfW)</p>	<p>Ja, ich befürworte den Wiederaufbau der Stammbahn als Regionalbahn.</p>	<p>Ja, ich befürworte den Wiederaufbau der Stammbahn mit dem Anschluss von Kleinmachnow.</p>	<p>Ich halte den Wiederaufbau der Stammbahn für bedeutsam, um mehr Züge auf die Strecke zu bringen, die dann neben Potsdam Hbf. auch an den Bahnhöfen Potsdam Charlottenhof und Potsdam Park Sanssouci halten sollen. Damit kann die Attraktivität der Eisenbahnverbindung Richtung Berlin und Richtung Brandenburg spürbar erhöht werden.</p>	<p>Als interessierter Bürger habe ich bereits zahlreiche Presseveröffentlichungen zur Stammbahn gelesen. Sicher ist es ratsam, diese Info zu aktualisieren, zu konkretisieren und in geeignetem Umfang erneut zu veröffentlichen. Ich kann mir auch konkrete Bürgerveranstaltungen vor Ort gut vorstellen, bei denen übersichtliche Planzeichnungen erläutert werden</p>	<p>Ich kann aktuell nicht beurteilen, ob die gewöhnlichen Stadtentwicklungsausschüsse der Kommunen bzw. Berliner Stadtteile die Thematik erschöpfend behandeln können. Es kann sein, dass zeitweilig zusätzliche Ausschüsse gebildet werden. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die fachspezifisch kompetenten Abgeordneten ohnehin in den genannten</p>

				können.	Ausschüssen zu finden sein werden und nur begrenzt Zeit für weitere Ausschüsse haben werden.
<b>Potsdam, Wahlkreis 4</b> Babelsberg, Klein Glienicke und Zentrum Ost					
<b>Maxi Hoops</b> (SPD)  Beantwortung durch <b>Siegfried Schmauder</b> , Co- Vorsitzender SPD- Babelsberg	Sehr geehrte Damen und Herren, die Wiederinbetriebnahme der Stammbahn zählt zu unseren 10 wichtigsten kommunalpolitischen Zielen im Wahlkreis 4 (Babelsberg, Klein Glienicke und Zentrum Ost).				
<b>Katharina Erbedinger</b> , (Bündnis90/Die Grünen)  Beantwortung durch <b>Lily Bäbler</b> , Wahlkampfmitarbeiterin	Die Reaktivierung der Stammbahn über Kleinmachnow und Zehlendorf ist ein verkehrspolitisches Kernanliegen von Bündnis90/Die Grünen. Einer der ersten Anträge der letzten Wahlperiode trug daher den Titel "Potsdam braucht die Stammbahn" (Drucksache 19/SVV/0756).	Es ist ein integraler Bestandteil der Verkehrswende, dass nicht nur Großstädte und Metropolregionen über einen guten ÖPNV und SPNV verfügen sollen, sondern auch kleinere Kommunen und der ländliche Raum. Eine Anbindung von Kleinmachnow würde vielen Menschen einen Vorteil bringen.	Die Auswirkungen für Verkehrswende und Klimaschutz liegen auf der Hand: Je attraktiver und leistungsfähiger der Schienenverkehr, desto mehr Personen werden vom Auto auf die Schiene umsteigen. Dies gilt insbesondere für die neu erschlossenen Regionen (siehe z.B. Frage 2) aber auch für hochfrequentierte Orte (z.B. Universitätsstandorte). Die Stammbahn hat nicht nur neues Erschließungspotenzial, sondern wird auch den RE1 entlasten und damit den Schienenverkehr im Südwestkorridor von	Gerade bei längerfristigen Projekten sind regelmäßige und aussagekräftige Informationen wichtig, um über den aktuellen Stand und mögliche Probleme zu berichten. Daher befürworten wir ausdrücklich eine breit angelegte Kommunikation.	Ein "Stammbahn-Ausschuss" im Sinne der brandenburgischen Kommunalverfassung bzw. der Hauptsatzung der Landeshauptstadt Potsdam ist eine denkbare Variante. Wegen der überregionalen Bedeutung des Themas erscheint eine regelmäßig tagende Expertengruppe, die sich aus allen betroffenen Kommunen zusammensetzt, effektiver. Diese Arbeitsgruppe kann mit Beschlussempfehlungen den Kommunalvertretungen zuarbeiten.
	<b>[Fortsetzung der Antwort auf Frage 1]</b> Die Stammbahn würde den RE1 entlasten und zu neuen Erschließungsmöglichkeiten, vor allem für Kleinmachnow und Zehlendorf, führen. Aber auch die Universitätsstandorte Griebnitzsee und Golm mit dem dortigen Science-Park sowie die Region um Brandenburg an der Havel würden von einer besseren Anbindung profitieren. Unsere Fraktion				

	<p>hat immer Wert daraufgelegt, dass die Stammbahn als leistungsfähige Regionalbahn, und nicht als S-Bahn betrieben werden muss. Auch eine von manchen Gruppen als "neue Stammbahn" bezeichnete Variante parallel zur Wannseebahn - also ohne Anschluss von Kleinmachnow und Zehlendorf - haben wir stets abgelehnt. In unserem Kommunalwahlprogramm 2024 findet sich der Satz "Wir setzen uns weiter dafür ein, dass die Stammbahn wieder als weitere Regionalbahn-Verbindung nach Berlin eingerichtet wird."</p>		<p>Berlin attraktiveren.</p>		
<p><b>Michél Berlin</b> (Die Linke)</p> <p>Beantwortung durch <b>Steffen Lehnert</b> Kreisgeschäftsführer Die Linke Potsdam</p>	<p>Ja auf jeden Fall. Wir sehen eine Angebotslücke beim regionalen Eisenbahnverkehr zwischen Berlin Hbf, Schöneberg, Steglitz und Wannsee. Wir sehen, dass diese Verbindung insbesondere für Pendler aus dem Raum Potsdam von Nutzen wäre. Es sind gerade die gemeinsamen Korridore für S-Bahn und Regionalbahn, die das Eisenbahnnetz in Brandenburg und Berlin so attraktiv machen. Die Angebote sind miteinander verzahnt.</p>	<p>Ja auf jeden Fall. Es sind gerade diese scheinbar unbedeutenden kurzen Strecken, die am Ende so wichtig sind. Ein Bahnhof ist immer noch, zumindest metaphorisch, das Tor zur Welt. Die verlegten Schienen sind das inhärente Versprechen einer langfristigen Daseinsfürsorge. Kein Busverkehr der Welt kann ein Verkehrsangebot gleicher Qualität geben. Das wissen die Menschen. Deswegen wohnen sie lieber dort, wo ein Bahnhof in der Nähe ist.</p>	<p>Der Ausbau unseres Schienennetzes ist elementar. Wir sehen dies aber nicht nur unter dem ökologischen Aspekt. Es ist vielmehr auch eine soziale Frage. Nicht jeder wird ein Auto haben können und haben wollen. Und wir haben in unseren Städten auch nicht den Platz dafür. Ein dichtes, leistungsfähiges Schienennetz schafft genau die so wichtige Alternative. Die Stammbahn gehört dazu.</p>	<p>Das Projekt i2030 ist uns bekannt und wir verfolgen es. Wir wünschten uns mehr öffentlichkeitswirksame Hinweise. Wir sehen ein, dass es besonders bei sehr langlaufenden Projekten am Anfang wenig regelmäßige Neuigkeiten gibt. Für Menschen mit einem besonderen Interesse ist das Projekt sehr präsent. Es sollte aber dafür gesorgt werden, dass das Projekt auch in der allgemeinen Wahrnehmung bleibt. Wir sehen die Gefahr, dass Menschen am Ende überrascht sind, dass „plötzlich“ eine Eisenbahnstrecke gebaut wird.</p>	<p>Grundsätzlich befürworten wir diesen Ansatz. Sobald der Fortschritt des Projektes hier entschlossenes Handeln von Politik und Verwaltung nötig macht, muss es ein passendes Plenum dafür geben. Das kann ein eigener Ausschuss sein, sofern die Geschäftsordnung das erlaubt. Es kann aber auch ein nachgelagertes oder informelles Gremium sein, in die Delegierte entsandt werden. Denkbar ist hierin auch eine Arbeitsgemeinschaft aller betroffenen Kommunen.</p>
<p><b>Fortsetzung der Antwort auf Frage 1]</b> Deswegen ist es nur konsequent, dass es analog zum Angebot in Richtung Stadtbahn auch regionalen Eisenbahnverkehr in Richtung Steglitz und Schöneberg gibt. Wir wünschten uns als Vorlauf regionalen Eisenbahnverkehr entlang der Wannseebahn. Es gibt das bestehende und ungenutzte</p>					

	Gleis neben der S-Bahn. In Zehlendorf gibt es eine Bahnsteigkante dafür. Eine am Rathaus Steglitz müsste provisorisch errichtet werden. Ein Dieseltriebwagen könnte dort wenigstens im Stundentakt verkehren. Wir erkennen an, dass das alles über unsere Entscheidungsbefugnisse weit hinaus geht. Aber wir würden das dem Grunde nach unterstützen. Und wenn seitens der Stadt Potsdam Entscheidungen getroffen werden müssen, die das Begünstigen, werden wir diese mittragen.				
<p><b>Julia Laabs</b> (Die Andere)</p> <p>Beantwortung durch <b>Tamás Blénessy</b> „für die Wähler*innengruppe DIE aNDERE“</p>	Absolut. Das Projekt ist längst überfällig!	Ja. Allerdings nicht als Variantenführung entlang der bestehenden S-Bahn-Linie 1 sondern auf der ursprünglichen Trassenführung, sodass Kleinmachnow auch tatsächlich wieder einen Bahnanschluss bekommt.	Der Wiederaufbau der Stammbahn hat in mehrerer Hinsicht eine enorme Bedeutung für die ökologische Verkehrswende und damit den Klimaschutz. Allein die Anbindung der Metropolregion TKS an Potsdam und eine Schienenverbindung der Standorte der Universität Potsdam mit der Freien Universität Berlin sind zwei gewichtige Argumente für die Reaktivierung der Strecke - abgesehen von allen anderen Argumenten, die für die Reaktivierung sprechen.	Die Informationen halte ich für ausreichend. Das Tempo bei der Planung und Ausführung ist mir wichtiger.	Dem stehe ich offen gegenüber.
<p><b>Tanja Mutschischk</b> (CDU)</p> <p>Beantwortung durch <b>Maximilian Adams</b>, Geschäftsführer CDU-Fraktion Potsdam</p>	Ja. Als Potsdamer interessiert uns natürlich das Teilprojekt „Potsdamer Stammbahn: Griebnitzsee – Potsdamer Platz“ mit dem Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn zwi-	Ja.	Deutschland hat sich verpflichtet, bis 2045 treibhausgasneutral zu werden. Insbesondere der Sektor Verkehr hat einen großen Anteil an den gesamten Treibhausgasemissionen. In	Als CDU Potsdam fühlen wir uns durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung sowie den i2030-Internetauftritt gut über das Projekt i2030 informiert. Über die Internetseite <a href="http://www.i2030.de">www.i2030.de</a>	Nach unseren Informationen befinden wir uns derzeit in Lph. 2 (Vorplanung). In allen kommunalen Vertretungen gibt es inzwischen Ausschüsse, welche sich mit Mobilität beschäftigen. Sollte es

	<p>schen Griebnitzsee und Berlin Potsdamer Platz (ca. 21 km) als zweigleisige, elektrifizierte Regionalverkehrsstrecke inkl. der Untersuchung von Verkehrsstationen in Dreilinden, Düppel-Kleinmachnow, Zehendorf, Rathaus Steglitz und Schöneberg.</p>		<p>diesem Sektor hat der motorisierte Verkehr einen hohen Anteil. Eine attraktive Strecke kann somit dazu beitragen, dass der Schienenverkehr – als sehr geringen Emissionsquelle – eine Option für viele Menschen darstellt. In Verbindung mit attraktiven Bahnstationen können an diesen Punkten Mobilitäts-Hubs entstehen und so die Menschen zum Umsteigen animieren. Dies werden wir nur erreichen, wenn es diese guten Angebote auch gibt.</p>	<p>sind speziell zu den Korridoren die wichtigsten Hintergrundinformationen hinterlegt. Zudem hatten wir erst kürzlich einen Austausch mit unseren Parteikollegen, welche von den ersten Infoveranstaltungen in Teltow sowie Stahnsdorf (Mitte März 2024) berichteten.</p>	<p>vor Ort erforderlich sein, kann ein entsprechendes Begleitgremium für die Lph. 3 (Entwurfsplanung) und/oder 4 (Genehmigungsplanung) etabliert werden. Zwingend sehen wir dies bei der aktuellen Belastung der ausschließlich ehrenamtlich tätigen Stadtverordneten in Potsdam nicht.</p>
<p><b>Dr. Anett Tillmann</b> (FDP)</p>	<p><b>keine Antwort bis zum 30. Mai</b></p>				
<p><b>Robert Soyka</b> (BVB / Freie Wähler)</p>	<p>Ja, wir befürworten einen solchen Wiederaufbau Es gibt einige kosteneffizientere Projekte, die aus unserer Sicht zuerst umgesetzt werden sollten (z.B. Taktverdichtung auf bestehenden S-Bahn-Außenäste, S-Bahn-Verlängerung von Teltow nach Stahnsdorf). Doch wenn deren Finanzierung gesichert ist, sollte auch der Ab-</p>	<p>Wir befürworten den Wiederaufbau von Bahnstrecken, um mehr Menschen eine schnelle Verbindung per ÖPNV zu ermöglichen. Siehe auch das Landesprogramm BVB / FREIE WÄHLER.</p>	<p>Der Wiederaufbau der Stammbahn würde zigtausenden Bürgern neue Möglichkeiten geben, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Dies würde die Straßen entlasten und Ressourcen schonen. Auch ein Beitrag zum Klimaschutz ist zu erwarten. Da im Straßenverkehr langfristig ein Umstieg auf elektrische Fahrzeuge zu erwarten</p>	<p>Die Informationen auf der Seite <a href="https://www.i2030.de">i2030.de</a> sind verbesserungswürdig. Vor allem bleibt unklar, unter welchen Voraussetzungen in welchem Zeitraum voraussichtlich mit einer Eröffnung zu rechnen ist. Die Planung wirkt daher bisher eher wie eine unverbindliche Absichtserklärung: Die Grundsatzentscheidung ist auf Landesebene zu treffen. Von den Kommunen kann nur</p>	<p>Sobald die Planungen konkreter werden, könnte in Potsdam ein entsprechender Ausschuss gebildet werden. Bis dahin sollten die Angelegenheiten der Stammbahn im Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität behandelt werden.</p>

	schnitt der Stammbahn wiederhergestellt werden.		ist, wäre dieser aber vermutlich nur temporär.	der Druck ausgehen, dass Berlin, Brandenburg, Deutsche Bahn und VBB die Planung konkretisieren und dies auch öffentlich kommunizieren. Hierfür würden wir auch Informationsveranstaltungen unterstützen.	
<p><b>Monika Keilholz</b> (BfW)</p> <p>Beantwortung durch <b>Robert Crumbach</b>, Vorsitzender Bündnis für Vernunft und Gerechtigkeit Potsdam</p>	Ja	Ja	Die Stammbahn ist eine wichtige Netzerweiterung und leistet einen Beitrag dazu, den Schienenverkehr attraktiver zu machen und somit Verkehr klimafreundlicher zu ermöglichen. Allerdings wird das Pendeln damit auch einfacher und es ist anzunehmen, dass mehr Menschen sich für eine Pendelsituation entscheiden.	Bislang hört man wenig von dem Projekt, aber das wird sich ja notwendigerweise ändern, je konkreter die Planungen werden. Dem BfW sind langfristige Beteiligungsformen wichtig, weil es Projekte besser macht, wenn Bürger/innen sehr früh auf bestimmte Probleme und mögliche Lösungen aufmerksam machen. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns dabei helfen könnten, solche langfristigen Beteiligungen auf die Beine zu stellen.	Wir haben in Potsdam eigentlich ganz gute Erfahrungen mit einer breiter aufgestellten Ausschussstruktur. In Potsdam gibt es immer mal wieder Großprojekte, und gerade die Behandlung der Projekte in mehreren Ausschüssen sorgt für das Einfließen eines breiten Kompetenzspektrums in die Debatten
<p><b>Potsdam, Wahlkreis 5</b> Teltower Vorstadt, Schlaatz, Waldstadt I, Waldstadt II</p>					
<p><b>Denise Leonhardt</b> (SPD)</p> <p>Beantwortung durch <b>Anett Borchert</b> Fraktionsgeschäftsführung SPD-Stadtfraktion</p>	Wir haben uns als Potsdamer Sozialdemokraten lange für eine Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn als Regionalbahn eingesetzt. Wir freuen uns über den überfälligen Systement-	Für uns gehört zu der Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn auch der Anschluss Kleinmachnows an das Schienennetz mit den Bahnhöfen Europarc-Dreilinden und Düppel-	Für uns als SPD ist ein attraktiver ÖPNV ein wichtiger Baustein für unsere Bestrebungen beim Klimaschutz und die Verkehrswende. Dabei ist uns nicht nur ein möglichst geringer	Die Erfahrung mit ähnlichen Projekten zeigt, dass mit weiter voranschreitenden Planungsstand auch das Interesse an derartigen Projekten wächst. Je näher das Planfeststellungsverfahren	Die Stadtverordnetenversammlung Potsdam hat eine Vielzahl von Ausschüssen eingesetzt, in denen Fachpolitiker*innen sich intensiv mit verschiedensten Aspekten auseinanderset-

	<p>scheid zugunsten der Regionalbahnvariante. Damit der erste Zug auch spätestens zum 200. „Geburtstag“ der Stammbahn rollt, befürworten wir die Idee der Länder Berlin und Brandenburg eine Bundesratsinitiative zur Planungsbeschleunigung von Projekten wie der Stammbahn zu starten.</p>	<p>Kleinmachnow.</p>	<p>Fahrpreis wichtig, sondern auch attraktive und komfortable Verbindungen. Die Potsdamer Stammbahn bietet hier die Möglichkeit die Reisezeiten nach Kleinmachnow und in Teilen Berlins erheblich zu verkürzen und somit den Schienenverkehr gegenüber dem Auto nochmals deutlich attraktiver zu machen. Daher hat die Stammbahn für die Ziele des Klimaschutzes und der Verkehrswende eine erhebliche Bedeutung für uns</p>	<p>ren rückt, je engmaschiger muss aus unserer Sicht die Information der Öffentlichkeit erfolgen. Wo wir Defizite sehen, werden wir diese auch ansprechen. Dabei sind wir allerdings auch immer auf die Rückmeldungen aus der Bevölkerung angewiesen</p>	<p>zen. Dort können die unterschiedlichsten Aspekte, die ein Trassenneubau mit sich bringt, aus unserer Sicht am besten beraten werden. Ein Sonderausschuss würde in diesem Fall eine Doppelstruktur schaffen.</p>
<p><b>Antje Bensching</b> (Bündnis90/Die Grünen)</p> <p>Beantwortung durch <b>Lily Bäbler</b>, Wahlkampfmitarbeiterin</p>	<p>Die Reaktivierung der Stammbahn über Kleinmachnow und Zehlendorf ist ein verkehrspolitisches Kernanliegen von Bündnis90/Die Grünen. Einer der ersten Anträge der letzten Wahlperiode trug daher den Titel "Potsdam braucht die Stammbahn" (Drucksache 19/SVV/0756).</p>	<p>Es ist ein integraler Bestandteil der Verkehrswende, dass nicht nur Großstädte und Metropolregionen über einen guten ÖPNV und SPNV verfügen sollen, sondern auch kleinere Kommunen und der ländliche Raum. Eine Anbindung von Kleinmachnow würde vielen Menschen einen Vorteil bringen.</p>	<p>Die Auswirkungen für Verkehrswende und Klimaschutz liegen auf der Hand: Je attraktiver und leistungsfähiger der Schienenverkehr, desto mehr Personen werden vom Auto auf die Schiene umsteigen. Dies gilt insbesondere für die neu erschlossenen Regionen (siehe z.B. Frage 2) aber auch für hochfrequentierte Orte (z.B. Universitätsstandorte). Die Stammbahn hat nicht nur neues Erschließungspotenzial, sondern wird auch den</p>	<p>Gerade bei längerfristigen Projekten sind regelmäßige und aussagekräftige Informationen wichtig, um über den aktuellen Stand und mögliche Probleme zu berichten. Daher befürworten wir ausdrücklich eine breit angelegte Kommunikation.</p>	<p>Ein "Stammbahn-Ausschuss" im Sinne der brandenburgischen Kommunalverfassung bzw. der Hauptsatzung der Landeshauptstadt Potsdam ist eine denkbare Variante. Wegen der überregionalen Bedeutung des Themas erscheint eine regelmäßig tagende Expertengruppe, die sich aus allen betroffenen Kommunen zusammensetzt, effektiver. Diese Arbeitsgruppe kann mit Beschlussempfehlungen den Kommunalvertretungen zuarbeiten.</p>
	<p><b>[Fortsetzung der Antwort auf Frage 1]</b> Die Stammbahn würde den RE1 entlasten und zu neuen Erschließungsmöglichkeiten, vor allem für Kleinmachnow und Zehlendorf, führen. Aber auch die Universitätsstandorte Griebnitzsee und Golm</p>				

	<p>mit dem dortigen Science-Park sowie die Region um Brandenburg an der Havel würden von einer besseren Anbindung profitieren. Unsere Fraktion hat immer Wert daraufgelegt, dass die Stammbahn als leistungsfähige Regionalbahn, und nicht als S-Bahn betrieben werden muss. Auch eine von manchen Gruppen als "neue Stammbahn" bezeichnete Variante parallel zur Wannseebahn - also ohne Anschluss von Kleinmachnow und Zehlendorf - haben wir stets abgelehnt. In unserem Kommunalwahlprogramm 2024 findet sich der Satz "Wir setzen uns weiter dafür ein, dass die Stammbahn wieder als weitere Regionalbahn-Verbindung nach Berlin eingerichtet wird."</p>		<p>RE1 entlasten und damit den Schienenverkehr im Südwestkorridor von Berlin attraktiveren.</p>		<p>ten.</p>
<p>Dr. <b>Anja Günther</b> (Die Linke)</p> <p>Beantwortung durch <b>Steffen Lehnert</b> Kreisgeschäftsführer Die Linke Potsdam</p>	<p>Ja auf jeden Fall. Wir sehen eine Angebotslücke beim regionalen Eisenbahnverkehr zwischen Berlin Hbf, Schöneberg, Steglitz und Wannsee. Wir sehen, dass diese Verbindung insbesondere für Pendler aus dem Raum Potsdam von Nutzen wäre. Es sind gerade die gemeinsamen Korridore für S-Bahn und Regionalbahn, die das Eisenbahnnetz in Brandenburg und Berlin so attraktiv machen. Die Angebote sind miteinander verzahnt.</p>	<p>Ja auf jeden Fall. Es sind gerade diese scheinbar unbedeutenden kurzen Strecken, die am Ende so wichtig sind. Ein Bahnhof ist immer noch, zumindest metaphorisch, das Tor zur Welt. Die verlegten Schienen sind das inhärente Versprechen einer langfristigen Daseinsfürsorge. Kein Busverkehr der Welt kann ein Verkehrsangebot gleicher Qualität geben. Das wissen die Menschen. Deswegen wohnen sie lieber dort, wo ein Bahnhof in der Nähe ist.</p>	<p>Der Ausbau unseres Schienennetzes ist elementar. Wir sehen dies aber nicht nur unter dem ökologischen Aspekt. Es ist vielmehr auch eine soziale Frage. Nicht jeder wird ein Auto haben können und haben wollen. Und wir haben in unseren Städten auch nicht den Platz dafür. Ein dichtes, leistungsfähiges Schienennetz schafft genau die so wichtige Alternative. Die Stammbahn gehört dazu.</p>	<p>Das Projekt i2030 ist uns bekannt und wir verfolgen es. Wir wünschten uns mehr öffentlichkeitswirksame Hinweise. Wir sehen ein, dass es besonders bei sehr langlaufenden Projekten am Anfang wenig regelmäßige Neuigkeiten gibt. Für Menschen mit einem besonderen Interesse ist das Projekt sehr präsent. Es sollte aber dafür gesorgt werden, dass das Projekt auch in der allgemeinen Wahrnehmung bleibt. Wir sehen die Gefahr, dass Menschen am Ende überrascht sind, dass „plötzlich“ eine Eisenbahnstrecke gebaut wird.</p>	<p>Grundsätzlich befürworten wir diesen Ansatz. Sobald der Fortschritt des Projektes hier entschlossenes Handeln von Politik und Verwaltung nötig macht, muss es ein passendes Plenum dafür geben. Das kann ein eigener Ausschuss sein, sofern die Geschäftsordnung das erlaubt. Es kann aber auch ein nachgelagertes oder informelles Gremium sein, in die Delegierte entsandt werden. Denkbar ist hierin auch eine Arbeitsgemeinschaft aller betroffenen Kommunen.</p>
<p><b>Fortsetzung der Antwort auf Frage 1]</b> Deswegen ist es nur konsequent, dass es analog zum Angebot in Richtung Stadtbahn auch regionalen Eisenbahnverkehr in Richtung Steglitz und Schöneberg gibt. Wir wünschten uns als Vorlauf</p>					



	<p>regionalen Eisenbahnverkehr entlang der Wanneseebahn. Es gibt das bestehende und ungenutzte Gleis neben der S-Bahn. In Zehlendorf gibt es eine Bahnsteigkante dafür. Eine am Rathaus Steglitz müsste provisorisch errichtet werden. Ein Dieseltriebwagen könnte dort wenigstens im Stundentakt verkehren. Wir erkennen an, dass das alles über unsere Entscheidungsbefugnisse weit hinaus geht. Aber wir würden das dem Grunde nach unterstützen. Und wenn seitens der Stadt Potsdam Entscheidungen getroffen werden müssen, die das Begünstigen, werden wir diese mittragen.</p>				
<p><b>Steffen Pfrogner</b> (Die Andere)</p> <p>Beantwortung durch <b>Tamás Blénessy</b> „für die Wähler*innengruppe DIE aNDERE“</p>	<p>Absolut. Das Projekt ist längst überfällig!</p>	<p>Ja. Allerdings nicht als Variantenführung entlang der bestehenden S-Bahn-Linie 1 sondern auf der ursprünglichen Trassenführung, sodass Kleinmachnow auch tatsächlich wieder einen Bahnanschluss bekommt.</p>	<p>Der Wiederaufbau der Stammbahn hat in mehrerer Hinsicht eine enorme Bedeutung für die ökologische Verkehrswende und damit den Klimaschutz. Allein die Anbindung der Metropolregion TKS an Potsdam und eine Schienenverbindung der Standorte der Universität Potsdam mit der Freien Universität Berlin sind zwei gewichtige Argumente für die Reaktivierung der Strecke - abgesehen von allen anderen Argumenten, die für die Reaktivierung sprechen.</p>	<p>Die Informationen halte ich für ausreichend. Das Tempo bei der Planung und Ausführung ist mir wichtiger.</p>	<p>Dem stehe ich offen gegenüber.</p>
<p><b>Lars Eichert</b> (CDU)</p> <p>Beantwortung durch <b>Maximilian Adams</b>,</p>	<p>Ja. Als Potsdamer interessiert uns natürlich das Teilprojekt „Potsdamer Stammbahn: Griebnitzsee – Potsdamer Platz“ mit dem Wie-</p>	<p>Ja.</p>	<p>Deutschland hat sich verpflichtet, bis 2045 treibhausgasneutral zu werden. Insbesondere der Sektor Verkehr hat einen großen Anteil an</p>	<p>Als CDU Potsdam fühlen wir uns durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung sowie den i2030-Internetauftritt gut über das Projekt i2030</p>	<p>Nach unseren Informationen befinden wir uns derzeit in Lph. 2 (Vorplanung). In allen kommunalen Vertretungen gibt es inzwischen Ausschüsse,</p>

<p>Geschäftsführer CDU-Fraktion Potsdam</p>	<p>der Aufbau der Potsdamer Stammbahn zwischen Griebnitzsee und Berlin Potsdamer Platz (ca. 21 km) als zweigleisige, elektrifizierte Regionalverkehrsstrecke inkl. der Untersuchung von Verkehrsstationen in Dreilinden, Düppel-Kleinmachnow, Zehlendorf, Rathaus Steglitz und Schöneberg.</p>		<p>den gesamten Treibhausgasemissionen. In diesem Sektor hat der motorisierte Verkehr einen hohen Anteil. Eine attraktive Strecke kann somit dazu beitragen, dass der Schienenverkehr – als sehr geringen Emissionsquelle – eine Option für viele Menschen darstellt. In Verbindung mit attraktiven Bahnstationen können an diesen Punkten Mobilitäts-Hubs entstehen und so die Menschen zum Umsteigen animieren. Dies werden wir nur erreichen, wenn es diese guten Angebote auch gibt.</p>	<p>informiert. Über die Internetseite <a href="http://www.i2030.de">www.i2030.de</a> sind speziell zu den Korridoren die wichtigsten Hintergrundinformationen hinterlegt. Zudem hatten wir erst kürzlich einen Austausch mit unseren Parteikollegen, welche von den ersten Infoveranstaltungen in Teltow sowie Stahnsdorf (Mitte März 2024) berichteten.</p>	<p>welche sich mit Mobilität beschäftigen. Sollte es vor Ort erforderlich sein, kann ein entsprechendes Begleitgremium für die Lph. 3 (Entwurfsplanung) und/oder 4 (Genehmigungsplanung) etabliert werden. Zwingend sehen wir dies bei der aktuellen Belastung der ausschließlich ehrenamtlich tätigen Stadtverordneten in Potsdam nicht.</p>
<p><b>Brunhild Bergmann</b> (FDP)</p>	<p><b>keine Antwort bis zum 30. Mai</b></p>				
<p><b>Stefan Meyer</b> (BVB / Freie Wähler)  Beantwortung durch <b>Robert Soyka</b>, Sprecher BVB / FREIE WÄHLER Potsdam</p>	<p>Ja, wir befürworten einen solchen Wiederaufbau. Es gibt einige kosteneffizientere Projekte, die aus unserer Sicht zuerst umgesetzt werden sollten (z.B. Taktverdichtung auf bestehenden S-Bahn-Außenäste, S-Bahn-Verlängerung von Teltow nach Stahnsdorf). Doch wenn deren</p>	<p>Wir befürworten den Wiederaufbau von Bahnstrecken, um mehr Menschen eine schnelle Verbindung per ÖPNV zu ermöglichen. Siehe auch das Landesprogramm BVB / FREIE WÄHLER.</p>	<p>Der Wiederaufbau der Stammbahn würde zigtausenden Bürgern neue Möglichkeiten geben, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Dies würde die Straßen entlasten und Ressourcen schonen. Auch ein Beitrag zum Klimaschutz ist zu erwarten. Da im Straßenverkehr langfristig ein</p>	<p>Die Informationen auf der Seite <a href="http://i2030.de">i2030.de</a> sind verbesserungswürdig. Vor allem bleibt unklar, unter welchen Voraussetzungen in welchem Zeitraum voraussichtlich mit einer Eröffnung zu rechnen ist. Die Planung wirkt daher bisher eher wie eine unverbindliche Absichtserklärung: Die Grundsatzentscheidung ist auf Lan-</p>	<p>Sobald die Planungen konkreter werden, könnte in Potsdam ein entsprechender Ausschuss gebildet werden. Bis dahin sollten die Angelegenheiten der Stammbahn im Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität behandelt werden.</p>

	Finanzierung gesichert ist, sollte auch der Abschnitt der Stammbahn wiederhergestellt werden.		Umstieg auf elektrische Fahrzeuge zu erwarten ist, wäre dieser aber vermutlich nur temporär.	desebene zu treffen. Von den Kommunen kann nur der Druck ausgehen, dass Berlin, Brandenburg, Deutsche Bahn und VBB die Planung konkretisieren und dies auch öffentlich kommunizieren. Hierfür würden wir auch Informationsveranstaltungen unterstützen.	
<p><b>Galina Fretter</b> (BfW)</p> <p>Beantwortung durch <b>Robert Crumbach</b>, Vorsitzender Bündnis für Vernunft und Gerechtigkeit Potsdam</p>	Ja	Ja	Die Stammbahn ist eine wichtige Netzerweiterung und leistet einen Beitrag dazu, den Schienenverkehr attraktiver zu machen und somit Verkehr klimafreundlicher zu ermöglichen. Allerdings wird das Pendeln damit auch einfacher und es ist anzunehmen, dass mehr Menschen sich für eine Pendelsituation entscheiden.	Bislang hört man wenig von dem Projekt, aber das wird sich ja notwendigerweise ändern, je konkreter die Planungen werden. Dem BfW sind langfristige Beteiligungsformen wichtig, weil es Projekte besser macht, wenn Bürger/innen sehr früh auf bestimmte Probleme und mögliche Lösungen aufmerksam machen. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns dabei helfen könnten, solche langfristigen Beteiligungen auf die Beine zu stellen.	Wir haben in Potsdam eigentlich ganz gute Erfahrungen mit einer breiter aufgestellten Ausschussstruktur. In Potsdam gibt es immer mal wieder Großprojekte, und gerade die Behandlung der Projekte in mehreren Ausschüssen sorgt für das Einfließen eines breiten Kompetenzspektrums in die Debatten
<p><b>Potsdam, Wahlkreis 6</b> Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld</p>					
<p><b>Daniel Keller</b> (SPD)</p> <p>Beantwortung durch <b>Anett Borchert</b></p>	Wir haben uns als Potsdamer Sozialdemokraten lange für eine Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn als Regionalbahn eingesetzt. Wir	Für uns gehört zu der Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn auch der Anschluss Kleinmachnows an das Schienennetz mit den	Für uns als SPD ist ein attraktiver ÖPNV ein wichtiger Baustein für unsere Bestrebungen beim Klimaschutz und die Verkehrswende.	Die Erfahrung mit ähnlichen Projekten zeigt, dass mit weiter voranschreitenden Planungsstand auch das Interesse an derartigen Projekten	Die Stadtverordnetenversammlung Potsdam hat eine Vielzahl von Ausschüssen eingesetzt, in denen Fachpolitiker*innen sich intensiv

<p>Fraktionsgeschäftsführung SPD-Stadtfraktion</p>	<p>freuen uns über den überfälligen Systementscheid zugunsten der Regionalbahnvariante. Damit der erste Zug auch spätestens zum 200. „Geburtstag“ der Stammbahn rollt, befürworten wir die Idee der Länder Berlin und Brandenburg eine Bundesratsinitiative zur Planungsbeschleunigung von Projekten wie der Stammbahn zu starten.</p>	<p>Bahnhöfen Europarc-Dreilinden und Düppel-Kleinmachnow.</p>	<p>Dabei ist uns nicht nur ein möglichst geringer Fahrpreis wichtig, sondern auch attraktive und komfortable Verbindungen. Die Potsdamer Stammbahn bietet hier die Möglichkeit die Reisezeiten nach Kleinmachnow und in Teilen Berlins erheblich zu verkürzen und somit den Schienenverkehr gegenüber dem Auto nochmals deutlich attraktiver zu machen. Daher hat die Stammbahn für die Ziele des Klimaschutzes und der Verkehrswende eine erhebliche Bedeutung für uns</p>	<p>wächst. Je näher das Planfeststellungsverfahren rückt, je engermaschiger muss aus unserer Sicht die Information der Öffentlichkeit erfolgen. Wo wir Defizite sehen, werden wir diese auch ansprechen. Dabei sind wir allerdings auch immer auf die Rückmeldungen aus der Bevölkerung angewiesen</p>	<p>mit verschiedensten Aspekten auseinandersetzen. Dort können die unterschiedlichsten Aspekte, die ein Trassenneubau mit sich bringt, aus unserer Sicht am besten beraten werden. Ein Sonderausschuss würde in diesem Fall eine Doppelstruktur schaffen.</p>
<p><b>Wiebke Bartelt</b> (Bündnis90/Die Grünen)  Beantwortung durch <b>Lily Bäbler</b>, Wahlkampfmitarbeiterin</p>	<p>Die Reaktivierung der Stammbahn über Kleinmachnow und Zehlendorf ist ein verkehrspolitisches Kernanliegen von Bündnis90/Die Grünen. Einer der ersten Anträge der letzten Wahlperiode trug daher den Titel "Potsdam braucht die Stammbahn" (Drucksache 19/SVV/0756).</p> <p><b>[Fortsetzung der Antwort auf Frage 1]</b> Die Stammbahn würde den RE1 entlasten und zu neuen Erschließungsmöglichkeiten, vor allem für Kleinmachnow und Zehlendorf, führen. Aber auch</p>	<p>Es ist ein integraler Bestandteil der Verkehrswende, dass nicht nur Großstädte und Metropolregionen über einen guten ÖPNV und SPNV verfügen sollen, sondern auch kleinere Kommunen und der ländliche Raum. Eine Anbindung von Kleinmachnow würde vielen Menschen einen Vorteil bringen.</p>	<p>Die Auswirkungen für Verkehrswende und Klimaschutz liegen auf der Hand: Je attraktiver und leistungsfähiger der Schienenverkehr, desto mehr Personen werden vom Auto auf die Schiene umsteigen. Dies gilt insbesondere für die neu erschlossenen Regionen (siehe z.B. Frage 2) aber auch für hochfrequentierte Orte (z.B. Universitätsstandorte). Die Stammbahn hat nicht nur neues Er-</p>	<p>Gerade bei längerfristigen Projekten sind regelmäßige und aussagekräftige Informationen wichtig, um über den aktuellen Stand und mögliche Probleme zu berichten. Daher befürworten wir ausdrücklich eine breit angelegte Kommunikation.</p>	<p>Ein "Stammbahn-Ausschuss" im Sinne der brandenburgischen Kommunalverfassung bzw. der Hauptsatzung der Landeshauptstadt Potsdam ist eine denkbare Variante. Wegen der überregionalen Bedeutung des Themas erscheint eine regelmäßig tagende Expertengruppe, die sich aus allen betroffenen Kommunen zusammensetzt, effektiver. Diese Arbeitsgruppe kann mit Beschlussemp-</p>

	<p>die Universitätsstandorte Griebnitzsee und Golm mit dem dortigen Science-Park sowie die Region um Brandenburg an der Havel würden von einer besseren Anbindung profitieren. Unsere Fraktion hat immer Wert daraufgelegt, dass die Stammbahn als leistungsfähige Regionalbahn, und nicht als S-Bahn betrieben werden muss. Auch eine von manchen Gruppen als "neue Stammbahn" bezeichnete Variante parallel zur Wannseebahn - also ohne Anschluss von Kleinmachnow und Zehlendorf - haben wir stets abgelehnt. In unserem Kommunalwahlprogramm 2024 findet sich der Satz "Wir setzen uns weiter dafür ein, dass die Stammbahn wieder als weitere Regionalbahn-Verbindung nach Berlin eingerichtet wird."</p>		<p>schließungspotenzial, sondern wird auch den RE1 entlasten und damit den Schienenverkehr im Südwestkorridor von Berlin attraktiveren.</p>		<p>fehlungen den Kommunalvertretungen zuarbeiten.</p>
<p><b>Marlen Block</b> (Die Linke)</p> <p>Beantwortung durch <b>Steffen Lehnert</b> Kreisgeschäftsführer Die Linke Potsdam</p>	<p>Ja auf jeden Fall. Wir sehen eine Angebotslücke beim regionalen Eisenbahnverkehr zwischen Berlin Hbf, Schöneberg, Steglitz und Wannsee. Wir sehen, dass diese Verbindung insbesondere für Pendler aus dem Raum Potsdam von Nutzen wäre. Es sind gerade die gemeinsamen Korridore für S-Bahn und Regionalbahn, die das Eisenbahnnetz in Brandenburg und Berlin so attraktiv machen. Die Angebote sind miteinander verzahnt.</p>	<p>Ja auf jeden Fall. Es sind gerade diese scheinbar unbedeutenden kurzen Strecken, die am Ende so wichtig sind. Ein Bahnhof ist immer noch, zumindest metaphorisch, das Tor zur Welt. Die verlegten Schienen sind das inhärente Versprechen einer langfristigen Daseinsfürsorge. Kein Busverkehr der Welt kann ein Verkehrsangebot gleicher Qualität geben. Das wissen die Menschen. Deswegen wohnen sie lieber dort, wo ein Bahnhof in der Nähe ist.</p>	<p>Der Ausbau unseres Schienennetzes ist elementar. Wir sehen dies aber nicht nur unter dem ökologischen Aspekt. Es ist vielmehr auch eine soziale Frage. Nicht jeder wird ein Auto haben können und haben wollen. Und wir haben in unseren Städten auch nicht den Platz dafür. Ein dichtes, leistungsfähiges Schienennetz schafft genau die so wichtige Alternative. Die Stammbahn gehört dazu.</p>	<p>Das Projekt i2030 ist uns bekannt und wir verfolgen es. Wir wünschen uns mehr öffentlichkeitswirksame Hinweise. Wir sehen ein, dass es besonders bei sehr langlaufenden Projekten am Anfang wenig regelmäßige Neuigkeiten gibt. Für Menschen mit einem besonderen Interesse ist das Projekt sehr präsent. Es sollte aber dafür gesorgt werden, dass das Projekt auch in der allgemeinen Wahrnehmung bleibt. Wir sehen die Gefahr, dass Menschen am Ende überrascht sind, dass „plötzlich“ eine Eisenbahnstrecke gebaut wird.</p>	<p>Grundsätzlich befürworten wir diesen Ansatz. Sobald der Fortschritt des Projektes hier entschlossenes Handeln von Politik und Verwaltung nötig macht, muss es ein passendes Plenum dafür geben. Das kann ein eigener Ausschuss sein, sofern die Geschäftsordnung das erlaubt. Es kann aber auch ein nachgelagertes oder informelles Gremium sein, in die Delegierte entsandt werden. Denkbar ist hierin auch eine Arbeitsgemeinschaft aller betroffenen Kommunen.</p>
	<p><b>Fortsetzung der Antwort auf Frage 1]</b> Deswegen ist es nur konsequent, dass es analog zum Angebot in Richtung Stadtbahn auch regionalen Eisenbahnverkehr in Richtung Steglitz und</p>				

	Schöneberg gibt. Wir wünschten uns als Vorlauf regionalen Eisenbahnverkehr entlang der Wanneseebahn. Es gibt das bestehende und ungenutzte Gleis neben der S-Bahn. In Zehlendorf gibt es eine Bahnsteigkante dafür. Eine am Rathaus Steglitz müsste provisorisch errichtet werden. Ein Dieseltriebwagen könnte dort wenigstens im Stundentakt verkehren. Wir erkennen an, dass das alles über unsere Entscheidungsbefugnisse weit hinaus geht. Aber wir würden das dem Grunde nach unterstützen. Und wenn seitens der Stadt Potsdam Entscheidungen getroffen werden müssen, die das Begünstigen, werden wir diese mittragen.				
<b>Juliane Kuba</b> (Die Andere)  Beantwortung durch <b>Tamás Blénessy</b> „für die Wähler*innengruppe DIE aNDERE“	Absolut. Das Projekt ist längst überfällig!	Ja. Allerdings nicht als Variantenführung entlang der bestehenden S-Bahn-Linie 1 sondern auf der ursprünglichen Trassenführung, sodass Kleinmachnow auch tatsächlich wieder einen Bahnanschluss bekommt.	Der Wiederaufbau der Stammbahn hat in mehrerer Hinsicht eine enorme Bedeutung für die ökologische Verkehrswende und damit den Klimaschutz. Allein die Anbindung der Metropolregion TKS an Potsdam und eine Schienenverbindung der Standorte der Universität Potsdam mit der Freien Universität Berlin sind zwei gewichtige Argumente für die Reaktivierung der Strecke - abgesehen von allen anderen Argumenten, die für die Reaktivierung sprechen.	Die Informationen halte ich für ausreichend. Das Tempo bei der Planung und Ausführung ist mir wichtiger.	Dem stehe ich offen gegenüber.
<b>Lothar W. Wellmann</b> (CDU)  Beantwortung durch	Ja. Als Potsdamer interessiert uns natürlich das Teilprojekt „Potsdamer Stammbahn: Griebnitzsee – Potsda-	Ja.	Deutschland hat sich verpflichtet, bis 2045 treibhausgasneutral zu werden. Insbesondere der Sektor Verkehr hat	Als CDU Potsdam fühlen wir uns durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung sowie den i2030-Internetauftritt gut	Nach unseren Informationen befinden wir uns derzeit in Lph. 2 (Vorplanung). In allen kommunalen Vertretungen gibt es

<p><b>Maximilian Adams</b>, Ggeschäftsführer CDU- Fraktion Potsdam</p>	<p>mer Platz“ mit dem Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn zwischen Griebnitzsee und Berlin Potsdamer Platz (ca. 21 km) als zweigleisige, elektrifizierte Regionalverkehrsstrecke inkl. der Untersuchung von Verkehrsstationen in Dreilinden, Düppel-Kleinmachnow, Zehendorf, Rathaus Steglitz und Schöneberg.</p>		<p>einen großen Anteil an den gesamten Treibhausgasemissionen. In diesem Sektor hat der motorisierte Verkehr einen hohen Anteil. Eine attraktive Strecke kann somit dazu beitragen, dass der Schienenverkehr – als sehr geringen Emissionsquelle – eine Option für viele Menschen darstellt. In Verbindung mit attraktiven Bahnstationen können an diesen Punkten Mobilitäts-Hubs entstehen und so die Menschen zum Umsteigen animieren. Dies werden wir nur erreichen, wenn es diese guten Angebote auch gibt.</p>	<p>über das Projekt i2030 informiert. Über die Internetseite <a href="http://www.i2030.de">www.i2030.de</a> sind speziell zu den Korridoren die wichtigsten Hintergrundinformationen hinterlegt. Zudem hatten wir erst kürzlich einen Austausch mit unseren Parteikollegen, welche von den ersten Infoveranstaltungen in Teltow sowie Stahnsdorf (Mitte März 2024) berichteten.</p>	<p>inzwischen Ausschüsse, welche sich mit Mobilität beschäftigen. Sollte es vor Ort erforderlich sein, kann ein entsprechendes Begleitgremium für die Lph. 3 (Entwurfsplanung) und/oder 4 (Genehmigungsplanung) etabliert werden. Zwingend sehen wir dies bei der aktuellen Belastung der ausschließlich ehrenamtlich tätigen Stadtverordneten in Potsdam nicht.</p>
<p><b>Sandra Elgeti</b> (FDP)</p>	<p><b>keine Antwort bis zum 30. Mai</b></p>				
<p><b>Karolina Zynder</b> (BVB / Freie Wähler)</p> <p>Beantwortung durch <b>Robert Soyka</b>, Sprecher BVB / FREIE WÄHLER Potsdam</p>	<p>Ja, wir befürworten einen solchen Wiederaufbau Es gibt einige kosteneffizientere Projekte, die aus unserer Sicht zuerst umgesetzt werden sollten (z.B. Taktverdichtung auf bestehenden S-Bahn-Außenäste, S-Bahn-Verlängerung von Teltow nach Stahns-</p>	<p>Wir befürworten den Wiederaufbau von Bahnstrecken, um mehr Menschen eine schnelle Verbindung per ÖPNV zu ermöglichen. Siehe auch das Landesprogramm BVB / FREIE WÄHLER.</p>	<p>Der Wiederaufbau der Stammbahn würde zigtausenden Bürgern neue Möglichkeiten geben, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Dies würde die Straßen entlasten und Ressourcen schonen. Auch ein Beitrag zum Klimaschutz ist zu erwarten. Da im Straßen-</p>	<p>Die Informationen auf der Seite <a href="http://i2030.de">i2030.de</a> sind verbesserungswürdig. Vor allem bleibt unklar, unter welchen Voraussetzungen in welchem Zeitraum voraussichtlich mit einer Eröffnung zu rechnen ist. Die Planung wirkt daher bisher eher wie eine unverbindliche Absichtserklärung; Die Grundsatz-</p>	<p>Sobald die Planungen konkreter werden, könnte in Potsdam ein entsprechender Ausschuss gebildet werden. Bis dahin sollten die Angelegenheiten der Stammbahn im Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität behandelt werden.</p>

	dorf). Doch wenn deren Finanzierung gesichert ist, sollte auch der Abschnitt der Stammbahn wiederhergestellt werden.		verkehr langfristig ein Umstieg auf elektrische Fahrzeuge zu erwarten ist, wäre dieser aber vermutlich nur temporär.	entscheidung ist auf Landesebene zu treffen. Von den Kommunen kann nur der Druck ausgehen, dass Berlin, Brandenburg, Deutsche Bahn und VBB die Planung konkretisieren und dies auch öffentlich kommunizieren. Hierfür würden wir auch Informationsveranstaltungen unterstützen.	
<p><b>Dr. Hans-Jürgen Scharfenberg</b> (BfW)</p> <p>Beantwortung durch <b>Robert Crumbach</b>, Vorsitzender Bündnis für Vernunft und Gerechtigkeit Potsdam</p>	Ja	Ja	Die Stammbahn ist eine wichtige Netzerweiterung und leistet einen Beitrag dazu, den Schienenverkehr attraktiver zu machen und somit Verkehr klimafreundlicher zu ermöglichen. Allerdings wird das Pendeln damit auch einfacher und es ist anzunehmen, dass mehr Menschen sich für eine Pendelsituation entscheiden.	Bislang hört man wenig von dem Projekt, aber das wird sich ja notwendigerweise ändern, je konkreter die Planungen werden. Dem BfW sind langfristige Beteiligungsformen wichtig, weil es Projekte besser macht, wenn Bürger/innen sehr früh auf bestimmte Probleme und mögliche Lösungen aufmerksam machen. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns dabei helfen könnten, solche langfristigen Beteiligungen auf die Beine zu stellen.	Wir haben in Potsdam eigentlich ganz gute Erfahrungen mit einer breiter aufgestellten Ausschussstruktur. In Potsdam gibt es immer mal wieder Großprojekte, und gerade die Behandlung der Projekte in mehreren Ausschüssen sorgt für das Einfließen eines breiten Kompetenzspektrums in die Debatten



## Kleinmachnow, Spitzenkandidaturen

**Mirna Richel**  
(CDU)

Die CDU Kleinmachnow hat sich für den Ausbau der Stammbahn als S-Bahn ausgesprochen, da diese Option lokal für Kleinmachnow die bessere Alternative wäre. Trotz unserer anhaltenden Überzeugung (für diese Option), entschieden offenbar nun die politisch Verantwortlichen die weitere Planung der Stammbahn in der Form einer Regionalbahn fortzuführen. Aus diesem Grund ist für uns die Ausbalancierung der Interessen aller Beteiligten zur Reduzierung der Belastung durch die Bahn von immenser Wichtigkeit. Alle relevanten Akteure, insbesondere die Anwohner, Pendler, lokale Unternehmen und Verkehrsplaner, sollten für ein umfassendes Verständnis der Bedürfnisse und Bedenken einbezogen werden. Insbesondere die Auswirkungen auf den Verkehrsknotenpunkt Adam-

Der Bau eines Haltebahnhofes der Stammbahn in Kleinmachnow bringt mehrere Vorteile mit sich, insbesondere in Bezug auf die Verbesserung der Mobilität und die Reduzierung des Verkehrsaufkommens. Um den Lärm entlang der Bahntrasse der Stammbahn zu reduzieren, müssen die Belange der Anwohner berücksichtigt werden. Möglich wären Kombinationen von verschiedenen Maßnahmen, wie zum Beispiel Lärmschutzwände, Geschwindigkeitsreduzierungen und die regelmäßige Durchführung von Lärmüberwachung. Da die Stammbahn durch besiedelte Wohngebiete, die bislang frei von Verkehrsbeeinträchtigungen waren, sowie durch schützenswerte Waldgebiete führen wird, ist erfahrungsgemäß mit erheblichem zeitlichem Verzug aufgrund der Berücksichti-

Insgesamt ist die Wiederinbetriebnahme der Stammbahn ein wichtiger Schritt zur Erreichung der Klimaziele und zur Förderung einer umweltfreundlichen und nachhaltigen Verkehrswende. Mit der Wiederinbetriebnahme folgen nicht nur wirtschaftliche Impulse, die die ortsansässigen Unternehmer und Institutionen stärken. Die Schienenanbindung kann zu mehr Lebensqualität und zur verbesserten Inklusion in Kleinmachnow führen.

Um sicherzustellen, dass bei fortschreitenden Planungen mehr Informationen für die Beteiligung zur Verfügung stehen, könnten digitale Plattformen oder Bürgerbeteiligungsprozesse den Austausch zwischen den Beteiligten erhöhen.

Die Unterstützung des bekannten Regionalaussschusses der Kommunen Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf könnte dazu beitragen, die Planungen weiter voranzutreiben und die Realisierung des Projekts zu beschleunigen, auch ein zeitweiliger Ausschuss der Gemeindevertretung in Kleinmachnow mit dem Themenschwerpunkt „Stammbahn“ befördert den transparenten Wiederaufbau.

	<p>Kuckhoff-Platz bedarf einer umfassenden Betrachtung, zusätzlicher Parkverkehr darf nicht die Anwohnerstraßen belasten.</p> <p>Wir sehen auch die Nachteile, wie die Möglichkeit einer zusätzlichen Lärmbelastung durch Güterzüge.</p>	<p>gung des Naturschutzes und der Anwohnerinteressen zu rechnen. Um eine zeitnahe Verbesserung der Anbindung Kleinmachnows an den Schienenverkehr zu erreichen, sind kontinuierlich Überbrückungslösungen (z.B. Pendelverkehr nach Wannsee und Mexikoplatz) und Alternativlösungen zu betrachten und in Erwägung zu ziehen</p>			
<p><b>Markus Schmidt</b> (SPD)</p>	<p>Ja, wir befürworten als Sozialdemokrat: innen den Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn.</p>	<p>Wir begrüßen ausdrücklich die Entscheidung zugunsten einer Regionalbahnverbindung. Von Beginn an haben wir diese Option gegenüber einer S-Bahn-Verbindung bevorzugt. Kleinmachnow muss endlich in den Schienenpersonennahverkehr integriert werden, und zwar durch eine Regionalbahn. Unrealistische Vorhaben wie eine Verlängerung der Berliner U-Bahn lehnen wir entschieden ab.</p>	<p>Die Potsdamer Stammbahn besitzt, ebenso wie alle anderen i2030-Projekte, eine große Bedeutung für den Klimaschutz und die dringende erforderliche Verkehrswende. Sie ist entscheidend für die Anbindung von Kleinmachnow, einer der Gemeinden mit der höchsten Autodichte in Brandenburg, und zur Entlastung bestehender Verkehrsverbindungen. Dadurch wird der Südwesten Brandenburgs sowie die Landeshauptstadt effizienter und zuverlässiger an das Schienennetz angebunden, was ihre Attraktivität erheblich steigert.</p>	<p>Besser und mehr geht immer. Bei diesem bedeutenden Infrastrukturprojekt ist es unerlässlich, die Bevölkerung von Anfang an einzubeziehen. Transparente Kommunikation minimiert Gerüchte und Spekulationen. Natürlich gibt es auch hier Widerstände und betroffene Personen. Es ist wichtig, die Relevanz des Projekts für alle Bürgerinnen und Bürger in Potsdam und Kleinmachnow kontinuierlich zu betonen, dabei aber auch die negativen Auswirkungen nicht zu verschweigen. Angesichts der Bedeutung dieses Vorhabens ist es essenziell, umfassende und transparente Informatio-</p>	<p>Ja. Der Wiederaufbau der Stammbahn wird zweifellos weitreichende Auswirkungen auf die umliegenden Gemeinden haben, wobei zahlreiche Belange zu berücksichtigen sind, darunter die Interessen der Anwohner, die städtebauliche Entwicklung, der Naturschutz sowie Aspekte wie die Gestaltung des Bahnhofs, die verkehrliche Erschließung, Lärmschutzmaßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen. Angesichts der Erfolge, die die Stadt Teltow und die Gemeinde Stahnsdorf bei der Bewältigung ähnlicher Herausforderungen im Rahmen der Verlängerung der S-Bahn von</p>

				<p>nen bereitzustellen. Verbesserungen in der Kommunikation durch zusätzliche Informationsveranstaltungen und informative Flyer könnten erheblich dazu beitragen, das Verständnis und die Akzeptanz in der Bevölkerung zu stärken. Wir sollten gemeinsam daran arbeiten, die Informationslage stetig zu verbessern, um die Bürgerinnen und Bürger umfassend zu informieren.</p>	<p>Teltow nach Stahnsdorf erzielt haben, liegt es nahe, einen speziellen Ausschuss für mit dem Wiederaufbau der Stammbahn verbundene Angelegenheiten einzurichten. Die Gründung eines solchen "Stammbahn-Ausschusses" in den neu gewählten Kommunalvertretungen würde eine effektive Koordination der verschiedenen Aspekte des Wiederaufbaus ermöglichen.</p>
				<p><b>[Fortsetzung der Antwort zu Frage 5]</b>  Dieses Gremium könnte dazu beitragen, die Gestaltung des Bahnhofs im Einklang mit den lokalen Bedürfnissen und der städtebaulichen Vision zu planen, die verkehrliche Erschließung zu optimieren, Lärmschutzmaßnahmen zu entwickeln und Ausgleichsmaßnahmen für etwaige Umweltauswirkungen zu koordinieren. Die Einrichtung eines Stammbahn-Ausschusses würde somit nicht nur einen transparenten und partizipativen Entscheidungsprozess gewährleisten, sondern auch sicherstellen, dass die Interessen der Bürger und die Anliegen des Naturschutzes angemessen berücksichtigt werden. Dies würde letztendlich dazu beitragen, die Integration der Stammbahn in das lokale Umfeld zu fördern und eine nachhaltige Entwicklung der betroffenen Gemeinden zu unterstützen.</p>	
<p><b>Alexandra Pichl</b> (Bündnis90/Die Grünen)</p>	<p>Ein klares Ja. Wir sehen in der Reaktivierung der Stammbahn eine große Chance, die Mobilität in unserer Region nachhaltig zu verbessern und</p>	<p>Ja, definitiv. Der Wiederaufbau der Stammbahn ist von großer Bedeutung, um Kleinmachnow wieder in das regionale Schienennetz</p>	<p>Der Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs ist eine der wenigen effektiven Möglichkeiten, die Emissionen im Verkehrssektor</p>	<p>Es gibt immer Raum für Verbesserungen in der Kommunikation. Einige Ideen zur Verbesserung könnten regelmäßige Informationsveranstaltungen</p>	<p>Nein, ein eigener Ausschuss ist nicht notwendig. Der Ausschuss für Umwelt-, Verkehr-, und Ordnungsangelegenheiten ist gemeinsam mit</p>

	<p>die Vernetzung zwischen Kleinmachnow, Potsdam und Berlin zu stärken.</p>	<p>zu integrieren und somit den öffentlichen Nahverkehr für die Bewohner erheblich zu verbessern.</p>	<p>nachhaltig zu senken. Die Reaktivierung der Stammbahn ist ein wichtiger Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz. Sie bietet eine umweltfreundliche Alternative zum Individualverkehr und kann wesentlich zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen.</p>	<p>gen in den betroffenen Gemeinden, die Bereitstellung detaillierter und aktueller Informationen auf der Webseite sowie die Verteilung von Flyern und anderen Informationsmaterialien umfassen. Auch eine stärkere Präsenz in den sozialen Medien könnte dazu beitragen, die Bürger besser zu informieren und einzubinden.</p>	<p>dem Bauausschuss zuständig und wird sich des Themas annehmen. Gemeinsame Sondersitzungen zum Thema Stammbahn befürworten wir, ein eigener Ausschuss jedoch, ist nicht zweckmäßig. Bei den Mitgliedern würde es ohnehin weitestgehende Über-schneidungen geben.</p>
<p><b>Klaus Jürgen Warnick</b> (Die Linke)</p>	<p>Selbstverständlich! Seit der Verabschiedung des Vereinigungsvertrages, der ja die Wiederherstellung aller Verkehrsverbindungen, die vor dem 13.08.1961 bestanden vorsieht, setze ich mich für dieses Projekt ein. Auch wenn die Stammbahn in ihrer ganzen Länge streng genommen nicht darunterfällt, so habe ich doch bis zum Mauerbau die S-Bahn nach Düppel als Kind hunderte Male benutzt. Im Jahr 2000 habe ich im Landtag Brandenburg dazu eine meiner ersten Reden gehalten. Außerdem organisiere ich seit Langem historische Exkursionen (oft mit Schülergruppen oder Jugendweiheteilnehmern, aber auch mit Delegationen aus unserer Partnerstadt Schopfheim) entlang der ehemaligen Mauer und gleichzeitig Stammbahntrasse, um über die Historie dieser bedeutenden Strecke zu informieren.</p>	<p>Die Regionalbahnlinien in Brandenburg sind aus meiner Sicht einen beispielhafte Erfolgsgeschichte (die aber noch großes Potential nach oben hat). Die neue/alte Linie der Stammbahn wäre ein weiterer großer Baustein, um die dringend notwendige Verkehrswende voranzubringen und mehr Akzeptanz für den ÖPNV zu erreichen. Zumal in unserer Region immer mehr regenerativ erzeugter Strom zur Verfügung steht, der als Antriebsenergie dienen kann.</p>	<p>Nein. Ich würde mir mehr Informationsveranstaltungen und ein viel breiteres Einbeziehen der davon betroffenen Einwohnerschaft wünschen. Bei der derzeitigen Überflutung mit Printmedien und der riesigen Bandbreite sozialer Medien, würde ich viel mehr auf die persönliche Kommunikation Wert legen.</p>	<p>Dies kommt für mich vor allem auf die Zusammensetzung der künftigen Vertretungen an. Sollten dort sachkundige Einwohner gewählt werden, die fachlich und sachlich unvoreingenommen an diese Aufgabe herantreten, würde ein solcher Ausschuss eventuell Sinn machen. Wenn er aber zu einem „parteilichen Spielplatz“ wird, oder dem „Schaulaufen“ der immer wieder gleichen Protagonisten dient, macht ein solcher Ausschuss keinen Sinn. Ein gutes (schlechtes) Beispiel ist hier der Regionalaus-schuss T/K/S, der von einer guten Idee (die ich seit 1998 maßgeblich</p>	

					mitentwickelt und vorangetrieben habe) zu einer langweiligen und unbedeutenden „Quasselbude“ geworden ist.
<p><b>Robert Maschewski</b> (BVB/Freie Wähler/PRO)</p>	<p>JA!</p>	<p>JA!</p>	<p>Ich stimme den umweltfreundlichen Argumenten Ihrer BI zu. Weniger Autos, weniger Lärm, bessere Luft! Mit der Stammbahn besteht eine umweltfreundliche, elektrisch betriebene Alternative. Die attraktiven Reisezeiten der Stammbahn werden viele Autofahrer zum Umsteigen bewegen. Das bedeutet weniger Luftschadstoffe, weniger CO2 und weniger Lärm, also eine bessere Lebensqualität für die Menschen. Das Planfeststellungsverfahren sorgt dafür, dass entlang der Bahnstrecke Lärmschutz nach den gesetzlichen Bestimmungen durchgeführt wird.</p> <p>-----</p> <p>Ist abhängig von den Planungen der DB - dann kann Stellung genommen werden.</p>	<p>Wir halten die Informationen für ausreichend. Unterstützen aber auch jede weitere Informationsverbreitung bzw. die Reichweite in den Medien.</p> <p>-----</p> <p>Mehr Informationen - Ihre Internetseite gibt genügend Infos - leider eben nur für interessierte Bürger - mehr Materialien werden diesen Zustand nicht ändern.</p>	<p>Wir befürworten die Einrichtung von Ausschüssen um so viel Kontakt und Vorschläge aus den Reihen der Anlieger*innen zu bekommen und um die Bürger in den Kommunen bestmöglich über die Entwicklung zu informieren. Teilnahme an Informationsveranstaltungen etc.</p> <p>-----</p> <p>Nein - gelegentliches Rederecht in den bestehenden Ausschüssen beantragen</p>
<p>zusätzliche Antwort von <b>Holger Baumgraß</b>, (PRO Kleinmachnow)</p>	<p>-----</p> <p>Befürwortung - sinnvoll - Anbindung KM über das Schienennetz</p>	<p>-----</p> <p>s. Frage 1 - wertvolle Anbindung Kleinmachnow in das Streckennetz</p>			

<p><b>Norbert Gutheins</b> (FDP)</p>	<p>Die Detailausgestaltung eines Wiederaufbaus der Stammbahn ist nach wie vor unklar. So steht nicht fest, dass tatsächlich eine Anbindung in die Berliner Mitte oder nur zum Ring (Südkreuz) erlangt wird. Von diesen Detailentscheidungen wird maßgeblich abhängen, ob die Vorteile eines Wiederaufbaus für die Gemeinde Kleinmachnow tatsächlich die damit einhergehenden Belastungen für Anwohnerinnen und Anwohner, für den Verkehr und die Naherholungsqualität überwiegt. Letztlich werden viele Entscheidungen ohne direkte Einflussnahme der Kleinmachnower GV getroffen werden; ich setze mich aber dafür ein, dass die Gemeinde alle Möglichkeiten nutzt, um eine auch für Kleinmachnow vorteilhafte Gestaltung zu erreichen.</p>	<p>Grundsätzlich ist ein schienengebundenes ÖPNV-Angebot attraktiv. Es besteht allerdings die Sorge, dass bei einem Wiederaufbau der Stammbahn als Regionalbahn der Vorteil für Kleinmachnow bei ohnehin eher peripher gelegenen Haltepunkten gering ist, wenn z.B. die angebotene Taktfrequenz im Unterschied zu einer S-Bahn gering ist (wie zum Beispiel auch beim Regionalbahnhof Teltow mit nur stündlicher Anbindung). Zudem sind die jeweils nördlich im Gemeindegebiet gelegenen Haltepunkte nicht geeignet, Pendlerverkehre aus den südlich gelegenen Gemeinden aus dem Ort herauszuhalten; vielmehr droht hier sogar eine zusätzliche Verkehrsbelastung einschließlich Parkdrucks rund um die neuen Haltepunkte.</p>	<p>Ich halte mögliche überregionale Effekte aus weiter entfernten Landesteilen für größer als die unmittelbaren Wirkungen für Kleinmachnow. Diese Ziele für die weiter entfernten Landesteile wären aber auch bei einer anderen Streckenführung (etwa unter Nutzung der bestehenden Gleise entlang der S1-Trasse zu erreichen. Umso wichtiger erscheint es mir, dass die Gemeinde Kleinmachnow einerseits auf einen maximalen Schutz ihrer Bürgerinnen und Bürger vor Beeinträchtigungen bei einem Wiederaufbau der Stammbahn und andererseits auf einem möglichst großen Nutzen aus diesem Vorhaben (z.B. hohe Taktfrequenz an Kleinmachnower Haltepunkten) hinwirkt.</p>	<p>Die Kommunikation zu dem Projekt liegt bei den Projektbeteiligten. Hier kann sicher mehr getan werden, um offen und transparent über die verschiedenen Optionen sowie ihre jeweiligen Vor- und Nachteile gerade auch für die Gemeinde Kleinmachnow zu informieren. Die geplante S-Bahn-Verlängerung von Teltow nach Stahnsdorf führt gerade vor Augen, wie wichtig ein solcher offener und transparenter Dialogprozess ist.</p>	<p>Gerade weil die Stammbahn viele verschiedene Belange berührt, gleichzeitig aber auch nicht das einzig wichtige Nahverkehrs- oder Infrastrukturprojekt ist, halte ich ein gesondertes Gremium für wenig sinnvoll. Stattdessen sollten in gewohnter Weise die verschiedenen Ausschüsse der Gemeinde und natürlich die GV als solche eng von der Verwaltung und den Projektpartnern eingebunden werden. Gerade in den Ausschüssen sitzt die besondere Expertise für die vielen relevanten Aspekte, die es bei einem Projekt dieser Tragweite zu berücksichtigen gilt.</p>
	<p><b>[Fortsetzung der Antwort auf Frage 2]</b> Da Kleinmachnow bei einem Wiederaufbau der Stammbahn ganz wesentlich die Belastung von Wiederaufbau und Wiederinbetriebnahme tragen würde, ist es für mich von großer Bedeutung, dass sich die Gemeinde mit aller Kraft dafür einsetzt,</p>				

		dass dann zumindest auch maximale Vorteile für das ÖPNV-Angebot für die Kleinmachnower Bürgerinnen und Bürger erzielt werden.			
<p><b>Ann Rose</b> (BiK) teil mit:</p> <p>„Unser Experte für Verkehrsfragen, <b>Peter Weis</b>, hat die Fragen beantwortet.“</p>	<p>Die Landesregierungen in Berlin und Brandenburg haben sich für eine Realisierung der Stammbahn im Rahmen des Projekts I2030 entschieden. Es handelt sich dabei um das größte noch umzusetzende Infrastrukturprojekt der Bahn in Berlin-Brandenburg. Die BiK kann sich eine Realisierung der Stammbahn durch den Wald im Düppeler Forst ohne massive Eingriffe in Natur und Landschaft nicht vorstellen und ist deshalb dem „Aktionsbündnis Ressourcen nutzen, Natur schützen“ beigetreten.</p>	<p>Die BiK sieht keine zwingende Erforderlichkeit Seitens des Senats von Berlin für die Finanzierung des von der Bürgerinitiative Stammbahn propagierten Bahnhofs Berlin – Düppel an der Stadtgrenze zu Kleinmachnow. Bei Realisierung eines Regionalbahnhofs am Mexikoplatz wäre eine entsprechende Anbindung mit 2 Regionalbahnen je Std. ausreichend. Die BiK sieht weiterhin den Bedarf des Ausbaus der S-Bahn Wannsee – Dreilinden – Stahnsdorf Potsdamer Str., der auch den Europarc anschließen könnte.</p>	<p>Die Errichtung der Stammbahn durch die Länder Berlin und Brandenburg sowie Deutsche Bahn wird im Interesse der Steigerung des übergeordneten Bahnverkehrs in Berlin-Brandenburg erforderlich, da die Stadtbahn in Berlin ausgelastet ist und die Stammbahn als Regional- und Fernverkehrsstrecke mit genutzt werden kann. Insofern ist der Ausbau der Stammbahn durch den Düppeler Forst ein Projekt im Interesse des Umweltverbundes und somit auch für eine Verkehrswende für Pendler von und nach Berlin. Dies bedeutet nicht, dass alle Regionalbahnen immer an dem geplanten Bahnhof Europarc Kleinmachnow bzw. Berlin – Düppel (Kleinmachnow) halten werden, da hier unklar bleibt, ob die Länder wirklich bereit sind, diese dauerhaften Kosten zu tragen.</p>	<p>Die Errichtung der Stammbahn durch die Länder Berlin und Brandenburg sowie Deutsche Bahn wird im Interesse der Steigerung des übergeordneten Bahnverkehrs in Berlin-Brandenburg erforderlich, da die Stadtbahn in Berlin ausgelastet ist und die Stammbahn als Regional- und Fernverkehrsstrecke mit genutzt werden kann. Insofern ist der Ausbau der Stammbahn durch den Düppeler Forst ein Projekt im Interesse des Umweltverbundes und somit auch für eine Verkehrswende für Pendler von und nach Berlin. Dies bedeutet nicht, dass alle Regionalbahnen immer an dem geplanten Bahnhof Europarc Kleinmachnow bzw. Berlin – Düppel (Kleinmachnow) halten werden, da hier unklar bleibt, ob die Länder wirklich bereit sind, diese dauerhaften Kosten zu tragen.</p>	<p>Die BiK plädiert für einen gemeinsamen Ausschuss der Gemeindevertretung Kleinmachnow, SVV Landeshauptstadt Potsdam sowie BVV Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf. Dieser sollte im Jahr 2025 eingesetzt werden, da dann erste Planungen der DB AG zu diskutieren sind.</p>
	<p><b>[Fortsetzung der Antwort zu Frage 1]</b></p> <p>Grundsätzliche Entscheidungen für die Realisierung der Stammbahntrasse sind zwar gefallen, jedoch müssen im Rahmen der weiteren Planungsschritte möglichst viele stadt- und landschaftsverträgliche Grundsätze in die Planung einfließen. Die BiK unterstützt die möglichst schnelle Ertüchtigung der Regionalbahntrasse über Wannsee – Mexikoplatz – Zehlendorf – Steglitz – Schöneberg mit möglichst zweigleisigem Ausbau ab Königsweg. Hierbei wäre eine kreuzungsfreie Einbindung in eine später ggf. realisierbare Stammbahntrasse in</p>				

	<p>Zehlendorf sowie die Ertüchtigung des Bahnsteigs am Bahnhof Wannsee anzustreben. Der Ausbau der Stammbahntrasse zwischen Zehlendorf und Griebnitzsee durch den Düppeler Forst ist mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden, so dass diese Maßnahme im Vergleich der vorgenannten Ertüchtigung der bereits bestehenden Bahnstrecke keinen Mehrwert für Kleinmachnower Bürger erwarten lässt.</p>			
--	--	--	--	--