

BÜRGERINITIATIVE STAMMBAHN

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

„Wie halten Sie es mit der Stammbahn?“

Wahlprüfsteine in Form von drei Fragen zur Stammbahn haben wir den **35 Direktkandidatinnen und Direktkandidaten** von CDU, SPD, Bündnis 90 / Die Grünen, Die Linke und FDP zur Wahl zum Abgeordnetenhaus von Berlin am 20. September 2026 aus den 7 an der Stammbahn-Trasse gelegenen Wahlkreisen in Steglitz-Zehlendorf und Tempelhof- Schöneberg gestellt.

20 Kandidatinnen und Kandidaten haben reagiert, 10 DirektkandidatInnen haben persönlich geantwortet, 10 DirektkandidatInnen "mittelbar", also durch Dritte, für sich antworten lassen.

Ergebnis: Alle reagierenden 20 Kandidatinnen und Kandidaten sprechen sich für die Stammbahn als Regionalbahn von Berlin Hbf. über Schöneberg, Steglitz, Zehlendorf und Kleinmachnow nach Potsdam aus:

- Wahlkreis 1 (601) (Steglitz-Zentrum): Dr. **Claudia Wein** MdA (CDU), **Franziska Grün** (SPD), **Marcus Otto** (Die Linke), **Katharina Concu** (FDP)
- Wahlkreis 2 (602) (Steglitz-Ost, Südende): **Tom Cywinski** MdA (CDU), **Steffen Krach** (SPD), **Dominique Bobeck** (FDP)
- Wahlkreis 3 (603) (Lichterfelde-West, Zehlendorf-Süd): **Jens Hofmann** (CDU), **Martin Matz** MdA (SPD), **Dennis Egginger-Gonzalez** (Die Linke), **Jan Trommershausen** (FDP)
- Wahlkreis 6 (606) (Dahlem, Zehlendorf-Mitte): Dr. **Ina Cyborra** MdA (SPD), **Michael Gaedicke** (Bündnis90/Die Grünen), **Tobias Bauschke** (FDP)
- Wahlkreis 7 (607) (Zehlendorf-West, Düppel): **Norbert Buchta** (SPD), **Bettina Günter** (Die Linke), **Henning Krumrey** (FDP)
- Wahlkreis 2 (702) (Schöneberg Süd): **Martina Zander-Rade** (Bündnis90/Die Grünen), **Ruben Padberg** (FDP)
- Wahlkreis 3 (703) (Friedenau, Lindenhof & Marienhöhe): **Marcel Schwemmlin** (FDP)

Die Anzahl der Stellungnahmen nach Parteien: **FDP: 7; SPD: 5; CDU: 3; Die Linke: 3; Bündnis 90/Die Grünen: 2**

[Die Wahlprüfsteine wurden am 07.08.2026 per Email versandt, mit der Bitte um Beantwortung bis zum 05.09.2026. Schriftliche Erinnerung am 02.09.2026; Schluss der Liste am 09.09.2026]

	1. Die Stammbahn ist Teil des Projektes i2030 (https://www.i2030.de/) der Länder Berlin und Brandenburg, das 2017 gemeinsam mit Deutsche Bahn AG und VBB aufgelegt wurde. Befürworten Sie den zeitnahen Wiederaufbau der Stammbahn als Regionalbahn, die die Chance bietet, Schöneberg, Steglitz und Zehlendorf mit anderen Bezirken sowie mit Magdeburg und der Ostsee zu verbinden?	2. Die Planungen für den Wiederaufbau der der Potsdamer Stammbahn befinden sich derzeit in der Vorplanung, der sog. Leistungsphase 2, die im Frühjahr 2027 abgeschlossen sein soll. Für die anschließende Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphase 3 & 4) besteht bislang keine Finanzierungsvereinbarung zwischen Berlin und Brandenburg. Werden Sie sich dafür einsetzen, dass die Mittel für eine Finanzierung in den Landeshaushalt eingestellt werden?	3. Mit dem aus heutiger Sicht für in den 2030er Jahre abgeschlossenen Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn entstehen neue Stationen bzw. Haltepunkte, namentlich Düppel / Kleinmachnow, Zehlendorf, Steglitz und Schöneberg. Welche Anforderungen sehen Sie für die Gestaltung des Bahnhofsumfelds, die Anbindung an den ÖPNV, die Parkplatzsituation und den Lärmschutz auch an der Strecke?
Wahlkreis 1 (601) Breitenbachplatz, Schloßstraße, Lauenburger Platz, Grunewaldstraße, Aternplatz			
Dr. Claudia Wein MdA (CDU)	Ja. Ich befürworte den Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn als Regionalbahn ausdrücklich. Gerade für Steglitz und Zehlendorf bietet die Stammbahn die große Chance, neue und attraktive Verbindungen in die Berliner Innenstadt, nach Brandenburg und darüber hinaus zu schaffen. Eine leistungsfähige Regionalbahn mit einem Halt in Steglitz würde den ÖPNV im Berliner Südwesten erheblich stärken, bestehende Verbindungen entlasten und für viele Menschen eine echte Alternative zum Auto schaffen. Deshalb ist mir wichtig, dass das Projekt konsequent vorangetrieben und nicht unnötig verzögert wird.	Ja. Ein Infrastrukturprojekt dieser Größenordnung braucht Planungssicherheit. Wenn die Vorplanung abgeschlossen ist, darf es nicht zu einem Stillstand kommen, weil die Finanzierung der nächsten Planungsschritte ungeklärt ist. Ich werde mich deshalb dafür einsetzen, dass Berlin seinen notwendigen finanziellen Beitrag für die weiteren Planungs- und Genehmigungsphasen leistet und entsprechende Mittel im Landeshaushalt berücksichtigt werden. Gleichzeitig braucht es eine verlässliche Abstimmung zwischen Berlin, Brandenburg, dem Bund und der Deutschen Bahn, damit das Projekt zügig weitergeführt werden kann.	Der Wiederaufbau der Stammbahn muss mehr sein als der Bau einer neuen Bahnverbindung. Die neuen beziehungsweise reaktivierten Stationen müssen sinnvoll in ihre jeweiligen Stadtteile integriert werden. Für den geplanten Regionalbahnhof in Steglitz ist insbesondere eine sehr gute Verknüpfung mit S-Bahn, U-Bahn und Busverkehr entscheidend. Kurze und möglichst barrierefreie Umsteigewege sowie sichere und ausreichende Fahrradabstellmöglichkeiten gehören für mich ebenso dazu. Ein Regionalbahnhof in Steglitz wäre dabei nicht nur ein Gewinn für den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr. Er würde zugleich die Schloßstraße als eines der wichtigsten Einkaufszentren Berlins stärken und damit Steglitz insgesamt als attraktiven Wohn-, Wirtschafts- und Einkaufsstandort aufwerten. Die bessere Erreichbarkeit mit der

			Regionalbahn kann dazu beitragen, mehr Menschen bequem und direkt in das Steglitzer Zentrum zu bringen und die Bedeutung der Schloßstraße als zentralen Anlaufpunkt weiter zu stärken. Auch die Auswirkungen auf die umliegenden Wohnquartiere müssen von Beginn an berücksichtigt werden. Dazu zählen insbesondere ein wirksamer und städtebaulich verträglicher Lärmschutz sowie ein Verkehrskonzept, das zusätzliche Belastungen durch Parkplatzsuchverkehr möglichst vermeidet. Wo sinnvoll, sollten auch Park-and-Ride- beziehungsweise Kiss-and-Ride-Möglichkeiten geprüft werden. Die Stammbahn ist eine große Chance für Steglitz-Zehlendorf und für die gesamte Region. Unser Ziel muss deshalb sein, dieses wichtige Infrastrukturprojekt verlässlich voranzubringen und aus den bisherigen Planungen schließlich auch Realität werden zu lassen.
Franziska Grün (SPD) + für die Kandidierenden der SPD Steglitz-Zehlendorf antwortet Norbert Buchta	Die Reaktivierung der Stammbahn ist ein bedeutendes Infrastrukturprojekt für die Region und bietet große Chancen für eine nachhaltige Verbesserung des öffentlichen Verkehrs zwischen Berlin und Brandenburg. Dafür braucht es eine vorausschauende Planung, eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten und den politischen Willen, die notwendigen Entscheidungen konsequent zu treffen. Die Interessen vor Ort müssen gehört werden – sie dürfen aber nicht dazu führen, dass ein für die gesamte Region wichtiges Verkehrsprojekt auf unbestimmte Zeit verzögert wird. Wir unterstützen den zeitnahen Wiederaufbau und die Reaktivierung der Stammbahn als leistungsfähige Regionalbahnverbindung zwischen Berlin und Brandenburg. Sie ist ein wichtiger Baustein für eine nachhaltige	Wir setzen uns dafür ein, dass die Reaktivierung der Stammbahn im Landeshaushalt finanziell abgesichert wird. Die für die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte erforderlichen Mittel müssen zeitnah und verlässlich bereitgestellt werden. Nur mit einer gesicherten Finanzierung können die notwendigen Planungen konsequent vorangetrieben und die Voraussetzungen für einen zeitnahen Wiederaufbau der Stammbahn als Regionalbahn geschaffen werden.	Uns ist bewusst, dass die Anforderungen an die Planung vielfältig sind und eine besondere Herausforderung darstellt. So müssen die unterschiedlichen Anforderungen an die Strecke, Bahnhöfe, Umsteigebeziehungen, Lärmschutz und städtebauliche Einbindung frühzeitig zusammengeführt werden. Dabei ist uns besonders wichtig, dass Bürgerinnen und Bürger sowie die politischen Verantwortlichen der beteiligten Landkreise, Gemeinden und Berliner Bezirke von Beginn an eng in die Planungen einbezogen werden. Eine frühzeitige und transparente Beteiligung schafft Akzeptanz und ermöglicht es, örtliche Interessen und Erfahrungen angemessen zu berücksichtigen. Ein entscheidender Faktor für die Attraktivität der Stammbahn ist ihre gute Einbindung in das bestehende ÖPNV-Netz. Die Stammbahn darf nicht als isolierte Bahnverbindung betrachtet

	Verkehrsentwicklung und kann dazu beitragen, den Pendlerverkehr auf die Schiene zu verlagern. Für eine attraktive und leistungsfähige Anbindung des Berliner Südwestens sind dabei Haltepunkte in Zehlendorf und Steglitz unverzichtbar. Sie ermöglichen eine direkte Einbindung in das bestehende Berliner ÖPNV-Netz und schaffen wichtige Umsteigemöglichkeiten zur S1 und U9. Wir setzen uns daher dafür ein, dass Zehlendorf und Steglitz verbindlich in die weiteren Planungen einbezogen und als Haltepunkte der Stammbahn berücksichtigt werden.		werden, sondern muss als Teil eines leistungsfähigen regionalen Verkehrssystems geplant werden. Gute Umsteigemöglichkeiten sorgen dafür, dass Pendlerströme frühzeitig auf den öffentlichen Verkehr gelenkt und innerhalb Berlins besser verteilt werden können. Die Stammbahn kann darüber hinaus einen wichtigen Beitrag leisten, den Autopendlerverkehr nach Berlin spürbar zu reduzieren. Gerade weil die Parkmöglichkeiten im Berliner Stadtgebiet begrenzt sind, müssen attraktive Alternativen geschaffen werden. Gemeinsam mit den Brandenburger Gemeinden sollten deshalb frühzeitig geeignete Park-and-Ride-Angebote entlang der Strecke geprüft und geplant werden. Der Bereich Kleinmachnow/Düppel bietet sich aufgrund seiner Lage und der unmittelbaren Nähe zur A115 besonders als leistungsfähiger Umsteige- und Verkehrsknoten an. Auch beim Lärmschutz gilt es, die berechtigten Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner ernst zu nehmen. Notwendige Lärmschutzmaßnahmen müssen einen hohen qualitativen und gestalterischen Anspruch erfüllen und sich möglichst gut in das jeweilige Umfeld einfügen. Über die konkrete Ausgestaltung, die Qualität und die optische Wirkung wird es sicherlich unterschiedliche Auffassungen geben. Entscheidend ist deshalb, frühzeitig tragfähige Lösungen zu entwickeln und die Betroffenen einzubeziehen. Gleichzeitig muss klar sein: Lärmschutz und weitere Anforderungen dürfen nicht zum Hemmschuh für die Reaktivierung der Stammbahn werden. Ziel muss eine ausgewogene, hochwertige und für die Anwohnerinnen und Anwohner verträgliche Lösung sein, die gleichzeitig eine zügige Umsetzung des Projekts ermöglicht.
--	---	--	--

Tonka Wojahn (Bündnis90/Die Grünen)	keine Stellungnahme eingegangen		
Marcus Otto (Die Linke)“	Die Linke Steglitz-Zehlendorf wie auch die Landespartei stehen in ihren Wahlprogrammen für den schnellen Wiederaufbau der Stammbahn. Wir haben uns bisher an verschiedenen Stellen, vor allem auf bezirklicher Ebene, gegen die Verzögerung des Projekts eingesetzt. Teil unserer Politik ist der Modal Shift hin zu mehr ÖPNV und Fußverkehr. Im Rahmen des ÖPNV-Ausbaus wollen wir eine Rekommunalisierung der S-Bahn und eine Erhöhung der Investitionsmittel für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Aktuell hängt die Entwicklung auch an der zu geringen Finanzierung. Wir sehen insbesondere den Ausbau der Kapazitäten in Richtung Potsdam und Brandenburg als wesentlich an, um die Attraktivität der Bahn durch schnellere Fahrzeiten zu erhöhen und neue Verkehre aufzunehmen, die aktuell noch mit dem PKW erfolgen. Die Stammbahn würde zudem die Kapazitäten des gesamten Schienenverkehrs der Region erhöhen. Das befürworten wir ausdrücklich, denn zusätzliche Kapazitäten im Schienenverkehr sind für den von uns angestrebten Modal Shift hin zum Umweltverbund essenziell.	Die Linke setzt sich für eine gesicherte und schnelle Finanzierung der Planungsphasen ein. Wir streben dafür die Kommunalisierung der S-Bahn an, um Leistungen auch direkt vergeben zu können, statt langwierige Ausschreibungsverfahren durchzuführen. Der Ausbau der Schiene hat aber auch jenseits dieser Maßnahme, die Verhandlungen mit der Deutschen Bahn benötigt, für uns Priorität.	Wichtig ist uns, die Bevölkerung und insbesondere die interessierte Öffentlichkeit, etwa Bürgerinitiativen und Verkehrsverbände, möglichst frühzeitig in die Planung und Umsetzung der Maßnahmen einzubinden. Gerade im Umfeld von Wohngebieten werden die Projekte ohne modernen Schallschutz deutlich schwerer umsetzbar sein. Neben klassischen Lärmschutzwänden setzen wir daher in unseren internen Debatten zumindest auf geeigneten Streckenabschnitten auch auf weniger sichtbare, aber dennoch ausreichend lärmindernde Lösungen. Wichtig ist uns beim Ausbau zudem eine bessere Zugänglichkeit der Bahnhöfe, insbesondere durch Aufzüge – idealerweise mit einer doppelten Ausstattung, um bei Ausfällen oder Havarien weiterhin einen barrierefreien Zugang zu gewährleisten – sowie durch Zugänge an mehreren Bahnsteigenden. Am Bahnhof Zehlendorf muss in jedem Fall auch ein Zugang von der Anhalterin und der Machnower Straße bestehen. An den Standorten Zehlendorf und Schöneberg müssen Regionalbahn-Haltestellen entstehen, da hier wichtige Verknüpfungspunkte mit dem städtischen ÖPNV bestehen, die die Attraktivität des gesamten Netzes deutlich erhöhen. Den Ausbau von Parkplätzen an den Berliner Haltestellen sehen wir derzeit nicht als vorrangig an, da am Standort des Halts in Steglitz im Kreisel sehr viele Kapazitäten bestehen. Gerade der Bahnhof Steglitz sollte vor allem mit einer attraktiven ÖPNV-Anbindung und dem Aufbau einer modernen Radparkhausstruktur weiterentwickelt werden. Die konkreten Strukturen in Brandenburg müssen vor Ort geplant werden. Ein echter

			Modal Shift setzt allerdings auch dort eine Ausweitung des ÖPNV und eine weitere Verbesserung der Tarifstruktur voraus, um den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen. Insbesondere die teuren ABC-Tarife und die Beschränkung von Einzelfahrkarten auf eine Fahrtrichtung mindern die Attraktivität des ÖPNV – und damit auch die der Stammbahn – für potenzielle Nutzer*innen. Die Stammbahn bietet die Chance den Berliner Süden enger zu verbinden.
Katharina Concu (FDP) + gemeinsame Stellungnahme der Kandidatinnen und Kandidaten der FDP	Ja. Wir unterstützen die Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn ausdrücklich. Für uns ist die Stammbahn ein wichtiges Infrastrukturprojekt für den Berliner Südwesten und die gesamte Hauptstadtregion. Sie schafft zusätzliche Schienenkapazitäten vor allem im Regionalverkehr zwischen Berlin und Brandenburg, verbessert die Anbindung von Zehlendorf, Steglitz und Schöneberg und erhöht zugleich die Leistungsfähigkeit und Widerstandsfähigkeit des Berliner Eisenbahnknoten indem sie auch eine Redundanz schafft. Wir erwarten insbesondere hinsichtlich der täglichen Pendlerverkehre eine spürbare Verlagerung vom Auto auf die Regionalbahn. Die FDP Berlin hat deshalb beschlossen, die Reaktivierung der Stammbahn im Rahmen von i2030 zu priorisieren. Unser politisches Ziel bleibt, die entsprechenden Schienenprojekte bis Ende der 2030er Jahre umzusetzen. Gerade eine wachsende Metropolregion darf Verkehrsplanung nicht an der Landesgrenze enden lassen. Die Stammbahn bietet die Chance, Berlin und Brandenburg enger miteinander zu verbinden und zugleich neue Möglichkeiten für überregionale Verbindungen zu schaffen.	Ja. Wer die Stammbahn politisch will, muss auch dafür sorgen, dass die Planung nach Abschluss der Vorplanung nicht wegen ungeklärter Finanzierung zum Stillstand kommt. Wir werden uns deshalb dafür einsetzen, dass Berlin seinen notwendigen Anteil an den weiteren Planungs- und Genehmigungskosten rechtzeitig absichert und gemeinsam mit Brandenburg und dem Bund eine belastbare Anschlussfinanzierung vereinbart. Wir setzen uns dafür ein, dass die notwendigen Finanzierungsvereinbarungen möglichst mehrere Planungsphasen umfassen, um ohne zeitliche Verzögerungen nahtlose Übergänge von einer zur nächsten Projektphase zu gewährleisten. Dabei ist für uns klar: Ein länderübergreifendes Infrastrukturprojekt dieser Größenordnung kann nicht allein aus dem Berliner Landeshaushalt betrachtet werden. Berlin und Brandenburg müssen ihre Verantwortung gemeinsam wahrnehmen, und auch der Bund muss entsprechend der überregionalen Bedeutung des Projekts eingebunden werden. Die derzeit laufende Nutzen-Kosten-Untersuchung ist dabei ein wichtiger nächster Meilenstein. Bei einem positiven Ergebnis muss der Übergang in die anschließenden Planungsphasen ohne vermeidbare Verzögerung erfolgen.	Neue Bahnhöfe dürfen aus unserer Sicht nicht isoliert als Bahnsteige geplant werden. Entscheidend ist, dass aus ihnen funktionierende Mobilitätsknoten und attraktive Teile ihres jeweiligen Umfelds werden. Erstens müssen die neuen beziehungsweise erweiterten Stationen barrierefrei, sicher, sauber und gut beleuchtet sein. Wege und Umsteigebeziehungen müssen kurz, verständlich und möglichst komfortabel gestaltet werden. Zweitens wollen wir Regionalbahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Fahrrad, Fußverkehr und Auto sinnvoll miteinander verknüpfen. Buslinien und andere ÖPNV-Angebote müssen auf die neuen Stationen und deren Fahrpläne abgestimmt werden. Gerade am möglichen Halt Düppel-Kleinmachnow sehen wir zudem langfristig die Chance, mit einer Weiterführung der U3 einen besonders leistungsfähigen Netzknoten zu schaffen. Drittens brauchen wir eine bedarfsgerechte Parkraumplanung. Wir halten nichts davon, Parkplätze unabhängig von der tatsächlichen Nachfrage grundsätzlich zu verknappen. Gerade dort, wo Menschen aus weniger dicht erschlossenen Gebieten zur Bahn kommen, müssen vernünftige Umsteigemöglichkeiten

	Wir wollen darüber hinaus die U3 perspektivisch über Mexikoplatz hinaus bis Düppel-Kleinmachnow verlängern und hatten dazu in der BVV Steglitz-Zehlendorf mit einem Antrag bereits eine Initiative ergriffen. Es geht uns dabei darum, die Planungen frühzeitig so aufeinander abzustimmen, dass dort langfristig ein leistungsfähiger Umsteigeknoten zwischen Regionalbahn, U-Bahn, Bus und weiteren Verkehrsmitteln entstehen kann und dass idealerweise beide Projekte Stammbahn und U3 Verlängerung bis Düppel-Kleinmachnow gleichzeitig in Betrieb gehen.	Für uns gehören Investitionen in leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zu den Zukunftsinvestitionen des Landes. Haushaltsdisziplin und Investitionen sind dabei kein Widerspruch: Gerade bei wichtigen Infrastrukturvorhaben braucht es klare Prioritäten, transparente Kosten und verlässliche Zeitpläne.	vorhanden sein. Gleichzeitig sollte wertvolle Fläche effizient genutzt werden. Dazu gehören auch sichere und ausreichend dimensionierte Fahrradabstellanlagen sowie intelligente Park-and-Ride-Lösungen, wo sie verkehrlich sinnvoll sind. Beispielsweise könnten eine Anzahl reservierbarer P&R Parkplätze an geeigneten Bahnhöfen (z.B. Station Europarc Dreilinden) ein attraktives Angebot für Pendler darstellen. Viertens muss der Lärmschutz von Beginn an Bestandteil der Planung sein. Wir wollen neue Mobilitätsangebote schaffen, ohne vermeidbare Belastungen für die Anwohner in Kauf zu nehmen. Deshalb müssen moderne technische Möglichkeiten zur Verringerung von Schienen- und Betriebslärm frühzeitig geprüft werden. Entscheidend ist für uns ein wirksamer, verhältnismäßiger und an der tatsächlichen Belastung orientierter Lärmschutz. Auch das Bahnhofsumfeld muss von Anfang an mitgedacht werden. Gute Beleuchtung, sichere Wege, Aufenthaltsqualität, gute Informationen, Barrierefreiheit und eine gute Anbindung an die umliegenden Quartiere gehören für uns ebenso zu einem modernen Bahnhofprojekt wie Gleise und Bahnsteige. Zusammenfassend gilt für uns: Wir wollen die Stammbahn. Wir wollen, dass die laufende Vorplanung zügig abgeschlossen und bei positiver Nutzen-Kosten-Bewertung ohne Finanzierungslücken in die nächsten Planungsphasen überführt wird. Unser Ziel ist dabei nicht nur die Wiederherstellung einer historischen Bahnstrecke, sondern ein modernes, leistungsfähiges und vernetztes Mobilitätsangebot für den Berliner Südwesten und die gesamte Hauptstadtregion.
--	---	---	---

Wahlkreis 2 (602)
Steglitz-Ost und Südende

Tom Cywinski MdA (CDU)	Ja! Die Potsdamer Stammbahn wird für die Menschen in Steglitz einen schnellen schienengebundenen Personennahverkehr in Richtung Potsdam sowie in die Berliner Innenstadt ermöglichen und v. a. die S1, aber auch die Straßen in unserem Bezirk entlasten. Umso besser wäre es natürlich auch, wenn von Steglitz aus bspw. auch der Brandenburger Norden, aber auch das Havelland sowie der Fläming direkt per Bahn zu erreichen wären.	Die Finanzierung dieses Vorhabens in Gänze wird nicht allein durch den Berliner bzw. auch den Brandenburger Haushalt zu leisten sein. Ohne Unterstützung des Bundes ist die Realisierung nicht möglich. Ich setze mich aber dafür ein, dass die weiteren Planungsphasen durch die Länder vorfinanziert werden, wenn eine positive Nutzen-Kostenschätzung die Umsetzung empfiehlt. Gegenüber den Mitgliedern des Bundestags führe ich im Anschluss gerne Gespräche zur Aufnahme des Vorhabens in das Bedarfsprogramm Schiene (Bundesverkehrswegeplan). Eine alleinige Finanzierung über bspw. GVFG-Mittel kann ich mir leider derzeit nicht vorstellen.	Für den Regionalbahnhof Steglitz sehe ich die Chance, mit der Errichtung der Station auch die Zuwegung zum bestehenden S-Bahnhof zu verbessern. Derzeit existieren hier viele Räume, die Unsicherheit schaffen und wenig einladend für die Nutzer des ÖPNV an dieser Stelle sind. Eine moderne Verkehrsstation Steglitz soll in ihrer Gesamtheit hell, sauber und modern sein. Weiterhin wichtig für uns wird die Gestaltung der Berlinickestraße sein, und das v. a. im Hinblick auf den möglichen Entfall von Parkplätzen aufgrund der Verbreiterung des Bahndamms. Hier freue ich mich, in den Planungsprozess zukünftig besser eingebunden zu werden. Gemeinsam müssen hier Alternativen gesucht werden.
Steffen Krach (SPD) + für die Kandidierenden der SPD Steglitz-Zehlendorf antwortet Norbert Buchta	Die Reaktivierung der Stammbahn ist ein bedeutendes Infrastrukturprojekt für die Region und bietet große Chancen für eine nachhaltige Verbesserung des öffentlichen Verkehrs zwischen Berlin und Brandenburg. Dafür braucht es eine vorausschauende Planung, eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten und den politischen Willen, die notwendigen Entscheidungen konsequent zu treffen. Die Interessen vor Ort müssen gehört werden – sie dürfen aber nicht dazu führen, dass ein für die gesamte Region wichtiges Verkehrsprojekt auf unbestimmte Zeit verzögert wird. Wir unterstützen den zeitnahen Wiederaufbau und die Reaktivierung der Stammbahn als leistungsfähige Regionalbahnverbindung zwischen Berlin und Brandenburg. Sie ist ein wichtiger Baustein für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und kann dazu beitragen,	Wir setzen uns dafür ein, dass die Reaktivierung der Stammbahn im Landeshaushalt finanziell abgesichert wird. Die für die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte erforderlichen Mittel müssen zeitnah und verlässlich bereitgestellt werden. Nur mit einer gesicherten Finanzierung können die notwendigen Planungen konsequent vorangetrieben und die Voraussetzungen für einen zeitnahen Wiederaufbau der Stammbahn als Regionalbahn geschaffen werden.	Uns ist bewusst, dass die Anforderungen an die Planung vielfältig sind und eine besondere Herausforderung darstellt. So müssen die unterschiedlichen Anforderungen an die Strecke, Bahnhöfe, Umsteigebeziehungen, Lärmschutz und städtebauliche Einbindung frühzeitig zusammengeführt werden. Dabei ist uns besonders wichtig, dass Bürgerinnen und Bürger sowie die politischen Verantwortlichen der beteiligten Landkreise, Gemeinden und Berliner Bezirke von Beginn an eng in die Planungen einbezogen werden. Eine frühzeitige und transparente Beteiligung schafft Akzeptanz und ermöglicht es, örtliche Interessen und Erfahrungen angemessen zu berücksichtigen. Ein entscheidender Faktor für die Attraktivität der Stammbahn ist ihre gute Einbindung in das bestehende ÖPNV-Netz. Die Stammbahn darf nicht als isolierte Bahnverbindung betrachtet werden, sondern muss als Teil eines

	den Pendlerverkehr auf die Schiene zu verlagern. Für eine attraktive und leistungsfähige Anbindung des Berliner Südwestens sind dabei Haltepunkte in Zehlendorf und Steglitz unverzichtbar. Sie ermöglichen eine direkte Einbindung in das bestehende Berliner ÖPNV-Netz und schaffen wichtige Umsteigemöglichkeiten zur S1 und U9. Wir setzen uns daher dafür ein, dass Zehlendorf und Steglitz verbindlich in die weiteren Planungen einbezogen und als Haltepunkte der Stammbahn berücksichtigt werden.		leistungsfähigen regionalen Verkehrssystems geplant werden. Gute Umsteigemöglichkeiten sorgen dafür, dass Pendlerströme frühzeitig auf den öffentlichen Verkehr gelenkt und innerhalb Berlins besser verteilt werden können. Die Stammbahn kann darüber hinaus einen wichtigen Beitrag leisten, den Autopendlerverkehr nach Berlin spürbar zu reduzieren. Gerade weil die Parkmöglichkeiten im Berliner Stadtgebiet begrenzt sind, müssen attraktive Alternativen geschaffen werden. Gemeinsam mit den Brandenburger Gemeinden sollten deshalb frühzeitig geeignete Park-and-Ride-Angebote entlang der Strecke geprüft und geplant werden. Der Bereich Kleinmachnow/Düppel bietet sich aufgrund seiner Lage und der unmittelbaren Nähe zur A115 besonders als leistungsfähiger Umsteige- und Verkehrsknoten an. Auch beim Lärmschutz gilt es, die berechtigten Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner ernst zu nehmen. Notwendige Lärmschutzmaßnahmen müssen einen hohen qualitativen und gestalterischen Anspruch erfüllen und sich möglichst gut in das jeweilige Umfeld einfügen. Über die konkrete Ausgestaltung, die Qualität und die optische Wirkung wird es sicherlich unterschiedliche Auffassungen geben. Entscheidend ist deshalb, frühzeitig tragfähige Lösungen zu entwickeln und die Betroffenen einzubeziehen. Gleichzeitig muss klar sein: Lärmschutz und weitere Anforderungen dürfen nicht zum Hemmschuh für die Reaktivierung der Stammbahn werden. Ziel muss eine ausgewogene, hochwertige und für die Anwohnerinnen und Anwohner verträgliche Lösung sein, die gleichzeitig eine zügige Umsetzung des Projekts ermöglicht.
--	--	--	---

Daniel Eliasson (Bündnis90/Die Grünen)	keine Stellungnahme eingegangen		
Franziska Brychcy MdA (Die Linke)	keine Stellungnahme eingegangen		
Dominique Bobeck (FDP) + gemeinsame Stellungnahme der Kandidatinnen und Kandidaten der FDP	Ja. Wir unterstützen die Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn ausdrücklich. Für uns ist die Stammbahn ein wichtiges Infrastrukturprojekt für den Berliner Südwesten und die gesamte Hauptstadtregion. Sie schafft zusätzliche Schienenkapazitäten vor allem im Regionalverkehr zwischen Berlin und Brandenburg, verbessert die Anbindung von Zehlendorf, Steglitz und Schöneberg und erhöht zugleich die Leistungsfähigkeit und Widerstandsfähigkeit des Berliner Eisenbahnknoten indem sie auch eine Redundanz schafft. Wir erwarten insbesondere hinsichtlich der täglichen Pendlerverkehre eine spürbare Verlagerung vom Auto auf die Regionalbahn. Die FDP Berlin hat deshalb beschlossen, die Reaktivierung der Stammbahn im Rahmen von i2030 zu priorisieren. Unser politisches Ziel bleibt, die entsprechenden Schienenprojekte bis Ende der 2030er Jahre umzusetzen. Gerade eine wachsende Metropolregion darf Verkehrsplanung nicht an der Landesgrenze enden lassen. Die Stammbahn bietet die Chance, Berlin und Brandenburg enger miteinander zu verbinden und zugleich neue Möglichkeiten für überregionale Verbindungen zu schaffen. Wir wollen darüber hinaus die U3	Ja. Wer die Stammbahn politisch will, muss auch dafür sorgen, dass die Planung nach Abschluss der Vorplanung nicht wegen ungeklärter Finanzierung zum Stillstand kommt. Wir werden uns deshalb dafür einsetzen, dass Berlin seinen notwendigen Anteil an den weiteren Planungs- und Genehmigungskosten rechtzeitig absichert und gemeinsam mit Brandenburg und dem Bund eine belastbare Anschlussfinanzierung vereinbart. Wir setzen uns dafür ein, dass die notwendigen Finanzierungsvereinbarungen möglichst mehrere Planungsphasen umfassen, um ohne zeitliche Verzögerungen nahtlose Übergänge von einer zur nächsten Projektphase zu gewährleisten. Dabei ist für uns klar: Ein länderübergreifendes Infrastrukturprojekt dieser Größenordnung kann nicht allein aus dem Berliner Landeshaushalt betrachtet werden. Berlin und Brandenburg müssen ihre Verantwortung gemeinsam wahrnehmen, und auch der Bund muss entsprechend der überregionalen Bedeutung des Projekts eingebunden werden. Die derzeit laufende Nutzen-Kosten-Untersuchung ist dabei ein wichtiger nächster Meilenstein. Bei einem positiven Ergebnis muss der Übergang in die anschließenden Planungsphasen ohne vermeidbare Verzögerung erfolgen. Für uns gehören Investitionen in leistungsfähige	Neue Bahnhöfe dürfen aus unserer Sicht nicht isoliert als Bahnsteige geplant werden. Entscheidend ist, dass aus ihnen funktionierende Mobilitätsknoten und attraktive Teile ihres jeweiligen Umfelds werden. Erstens müssen die neuen beziehungsweise erweiterten Stationen barrierefrei, sicher, sauber und gut beleuchtet sein. Wege und Umsteigebeziehungen müssen kurz, verständlich und möglichst komfortabel gestaltet werden. Zweitens wollen wir Regionalbahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Fahrrad, Fußverkehr und Auto sinnvoll miteinander verknüpfen. Buslinien und andere ÖPNV-Angebote müssen auf die neuen Stationen und deren Fahrpläne abgestimmt werden. Gerade am möglichen Halt Düppel-Kleinmachnow sehen wir zudem langfristig die Chance, mit einer Weiterführung der U3 einen besonders leistungsfähigen Netzknoten zu schaffen. Drittens brauchen wir eine bedarfsgerechte Parkraumplanung. Wir halten nichts davon, Parkplätze unabhängig von der tatsächlichen Nachfrage grundsätzlich zu verknappten. Gerade dort, wo Menschen aus weniger dicht erschlossenen Gebieten zur Bahn kommen, müssen vernünftige Umsteigemöglichkeiten vorhanden sein. Gleichzeitig sollte wertvolle Fläche effizient genutzt werden. Dazu gehören

	perspektivisch über Mexikoplatz hinaus bis Düppel-Kleinmachnow verlängern und hatten dazu in der BVV Steglitz-Zehlendorf mit einem Antrag bereits eine Initiative ergriffen. Es geht uns dabei darum, die Planungen frühzeitig so aufeinander abzustimmen, dass dort langfristig ein leistungsfähiger Umsteigeknoten zwischen Regionalbahn, U-Bahn, Bus und weiteren Verkehrsmitteln entstehen kann und dass idealerweise beide Projekte Stammbahn und U3 Verlängerung bis Düppel-Kleinmachnow gleichzeitig in Betrieb gehen.	Verkehrsinfrastruktur zu den Zukunftsinvestitionen des Landes. Haushaltsdisziplin und Investitionen sind dabei kein Widerspruch: Gerade bei wichtigen Infrastrukturvorhaben braucht es klare Prioritäten, transparente Kosten und verlässliche Zeitpläne.	auch sichere und ausreichend dimensionierte Fahrradabstellanlagen sowie intelligente Park-and-Ride-Lösungen, wo sie verkehrlich sinnvoll sind. Beispielsweise könnten eine Anzahl reservierbarer P&R Parkplätze an geeigneten Bahnhöfen (z.B. Station Europarc Dreilinden) ein attraktives Angebot für Pendler darstellen. Viertens muss der Lärmschutz von Beginn an Bestandteil der Planung sein. Wir wollen neue Mobilitätsangebote schaffen, ohne vermeidbare Belastungen für die Anwohner in Kauf zu nehmen. Deshalb müssen moderne technische Möglichkeiten zur Verringerung von Schienen- und Betriebslärm frühzeitig geprüft werden. Entscheidend ist für uns ein wirksamer, verhältnismäßiger und an der tatsächlichen Belastung orientierter Lärmschutz. Auch das Bahnhofsumfeld muss von Anfang an mitgedacht werden. Gute Beleuchtung, sichere Wege, Aufenthaltsqualität, gute Informationen, Barrierefreiheit und eine gute Anbindung an die umliegenden Quartiere gehören für uns ebenso zu einem modernen Bahnhofprojekt wie Gleise und Bahnsteige. Zusammenfassend gilt für uns: Wir wollen die Stammbahn. Wir wollen, dass die laufende Vorplanung zügig abgeschlossen und bei positiver Nutzen-Kosten-Bewertung ohne Finanzierungslücken in die nächsten Planungsphasen überführt wird. Unser Ziel ist dabei nicht nur die Wiederherstellung einer historischen Bahnstrecke, sondern ein modernes, leistungsfähiges und vernetztes Mobilitätsangebot für den Berliner Südwesten und die gesamte Hauptstadtregion.
--	--	--	---

Wahlkreis 3 (603)
Lichterfelde-West, Zehlendorf-Süd

Jens Hofmann (CDU)	Ja! Eine wachsende Stadt und Metropolregion wie Berlin muss sich auch verkehrspolitisch zukunftsfest aufstellen. Dafür sollten alle Möglichkeiten genutzt werden.	Auch in Zeiten mit angespannter Haushaltslage bleibt der Stadt- und Regionalverkehr eine Priorität. Der CDU-geführte Senat hat dies bereits unter Beweis gestellt. Ich werde gerne meinen Beitrag dazu leisten.	Auch im Wahlkreis 603 bedarf es weiterer Ertüchtigung der Straßeninfrastruktur und der ÖPNV-Anbindung. Dabei kommt auch der Anbindung anliegender Gemeinden wie Teltow und Kleinmachnow eine besondere Bedeutung zu. In diesem Zusammenhang begrüße ich Ideen wie Park & Ride und Fahrradparkhäuser entlang der Strecke.
Martin Matz (SPD) + für die Kandidierenden der SPD Steglitz-Zehlendorf antwortet Norbert Buchta	Die Reaktivierung der Stammbahn ist ein bedeutendes Infrastrukturprojekt für die Region und bietet große Chancen für eine nachhaltige Verbesserung des öffentlichen Verkehrs zwischen Berlin und Brandenburg. Dafür braucht es eine vorausschauende Planung, eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten und den politischen Willen, die notwendigen Entscheidungen konsequent zu treffen. Die Interessen vor Ort müssen gehört werden – sie dürfen aber nicht dazu führen, dass ein für die gesamte Region wichtiges Verkehrsprojekt auf unbestimmte Zeit verzögert wird. Wir unterstützen den zeitnahen Wiederaufbau und die Reaktivierung der Stammbahn als leistungsfähige Regionalbahnverbindung zwischen Berlin und Brandenburg. Sie ist ein wichtiger Baustein für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und kann dazu beitragen, den Pendlerverkehr auf die Schiene zu verlagern. Für eine attraktive und leistungsfähige Anbindung des Berliner Südwestens sind dabei Haltepunkte in Zehlendorf und Steglitz unverzichtbar. Sie ermöglichen eine direkte Einbindung in das bestehende Berliner ÖPNV-Netz und schaffen wichtige	Wir setzen uns dafür ein, dass die Reaktivierung der Stammbahn im Landeshaushalt finanziell abgesichert wird. Die für die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte erforderlichen Mittel müssen zeitnah und verlässlich bereitgestellt werden. Nur mit einer gesicherten Finanzierung können die notwendigen Planungen konsequent vorangetrieben und die Voraussetzungen für einen zeitnahen Wiederaufbau der Stammbahn als Regionalbahn geschaffen werden.	Uns ist bewusst, dass die Anforderungen an die Planung vielfältig sind und eine besondere Herausforderung darstellt. So müssen die unterschiedlichen Anforderungen an die Strecke, Bahnhöfe, Umsteigebeziehungen, Lärmschutz und städtebauliche Einbindung frühzeitig zusammengeführt werden. Dabei ist uns besonders wichtig, dass Bürgerinnen und Bürger sowie die politischen Verantwortlichen der beteiligten Landkreise, Gemeinden und Berliner Bezirke von Beginn an eng in die Planungen einbezogen werden. Eine frühzeitige und transparente Beteiligung schafft Akzeptanz und ermöglicht es, örtliche Interessen und Erfahrungen angemessen zu berücksichtigen. Ein entscheidender Faktor für die Attraktivität der Stammbahn ist ihre gute Einbindung in das bestehende ÖPNV-Netz. Die Stammbahn darf nicht als isolierte Bahnverbindung betrachtet werden, sondern muss als Teil eines leistungsfähigen regionalen Verkehrssystems geplant werden. Gute Umsteigemöglichkeiten sorgen dafür, dass Pendlerströme frühzeitig auf den öffentlichen Verkehr gelenkt und innerhalb Berlins besser verteilt werden können. Die Stammbahn kann darüber hinaus einen wichtigen Beitrag leisten, den Autopendlerverkehr nach Berlin spürbar zu

	Umsteigemöglichkeiten zur S1 und U9. Wir setzen uns daher dafür ein, dass Zehlendorf und Steglitz verbindlich in die weiteren Planungen einbezogen und als Haltepunkte der Stammbahn berücksichtigt werden.		reduzieren. Gerade weil die Parkmöglichkeiten im Berliner Stadtgebiet begrenzt sind, müssen attraktive Alternativen geschaffen werden. Gemeinsam mit den Brandenburger Gemeinden sollten deshalb frühzeitig geeignete Park-and-Ride-Angebote entlang der Strecke geprüft und geplant werden. Der Bereich Kleinmachnow/Düppel bietet sich aufgrund seiner Lage und der unmittelbaren Nähe zur A115 besonders als leistungsfähiger Umsteige- und Verkehrsknoten an. Auch beim Lärmschutz gilt es, die berechtigten Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner ernst zu nehmen. Notwendige Lärmschutzmaßnahmen müssen einen hohen qualitativen und gestalterischen Anspruch erfüllen und sich möglichst gut in das jeweilige Umfeld einfügen. Über die konkrete Ausgestaltung, die Qualität und die optische Wirkung wird es sicherlich unterschiedliche Auffassungen geben. Entscheidend ist deshalb, frühzeitig tragfähige Lösungen zu entwickeln und die Betroffenen einzubeziehen. Gleichzeitig muss klar sein: Lärmschutz und weitere Anforderungen dürfen nicht zum Hemmschuh für die Reaktivierung der Stammbahn werden. Ziel muss eine ausgewogene, hochwertige und für die Anwohnerinnen und Anwohner verträgliche Lösung sein, die gleichzeitig eine zügige Umsetzung des Projekts ermöglicht.
Dennis Egginger-Gonzalez (Die Linke)	Die Linke unterstützt den Wiederaufbau der Stammbahn möglichst bald und kritisiert die Verzögerungen im Projekt i2030. Diese resultieren vor allem aus einer unzureichend soliden Finanzierung der Planungsphasen. Die Anbindung der Stammbahn ist im derzeitigen Netz der DB Regio Nordost problemlos möglich. Der RE 5 von Rostock / Stralsund endet heute am Bahnhof Südkreuz. Eine Verlegung ab Potsdamer Platz auf die	Die Linke setzt sich für die gesicherte Finanzierung der Planungsphasen und auch soweit möglich für die Aufhebung der jährlichen Fälligkeit ein. Damit wird eine Flexibilisierung der Planung ermöglicht und weitere Verzögerungen aufgrund von in diesem Haushaltsjahr nicht vorhandene Mitteln vermieden.	Aus unserer Sicht sind an der Stammbahn für den RE und RB neue Haltepunkte in Kleinmachnow Dreilinden, Kleinmachnow An der Stammbahn, Zehlendorf, Berlin Südwestbahnhof (heute S-Rathaus Steglitz) und Schöneberg entscheidend. Für den RB sind zusätzliche Haltepunkte in Zehlendorf Süd und Zehlendorf West (heute S Mexikoplatz) je nach Planung eine Überlegung wert. Die Station Kleinmachnow Dreilinden würde

	Stammbahn und Durchbindung bis Brandenburg (Havel) wäre realisierbar. Zum anderen enden zurzeit 6 Linien der Regionalbahn in den Bahnhöfen Potsdam Hbf., Griebnitzsee und Wannsee da sie nicht in die bereits überfüllte Stadtbahnstrecke einfahren können. Eine Durchbindung über die Stammbahn in die Berliner Innenstadt und auf den Südring wäre problemlos möglich.	mehrere Aufgaben erfüllen. Zum einen ermöglicht sie einen Kreuzungspunkt mit einer eventuell wieder aufgebauten S-Bahn-Strecke Wannsee – Stahnsdorf, die auf keinen Fall verbaut werden sollte. Zum anderen verfügt diese Station über einen Autobahnanschluss, ausreichend Parkplätze und liegt an der Stadtgrenze also im Tarifbereich B um als zentrale P+R Station im Südwesten zu dienen. Der Hauptbahnhof von Kleinmachnow sollte am Standort des ehemaligen S-Bahnhofs Düppel entstehen. Vorschläge zur Ausgestaltung müssten aus Kleinmachnow ergehen. Für Zehlendorf genügt für die Einführung der Stammbahn die Instandsetzung des zweiten Bahnsteigs und damit die separate Führung von S-Bahn und Regionalbahn. Allerdings benötigt der gesamte Bahnhof eine Sanierung und weitere Zugänge zum Bahnhof. Ein Fußgängertunnel von der Machnower Str. zum Postplatz mit Zugang zu beiden Bahnsteigen ist überfällig. Ebenso ein Zugang zu den Bahnsteigen vom südwärts führenden Gehweg des Teltower Damms zu beiden Bahnsteigen. Der Wiederaufbau des Südwestbahnhofs ermöglicht uns im Jahrzehntelang städtebaulich vernachlässigten Steglitzer Zentrum ganz neue Möglichkeiten, die haushalterisch weitgehend jedoch noch nicht abgesichert sind: Rückbau der überdimensionierten A103 sowie Herabstufung zur Bundesstraße und Nutzung der freiwerdenden Flächen für z. B. Wohnungsbau, bauliche Verbindung des Bahnhofs mit dem Kreisel, dem Busbahnhof und dem U-Bahnhof, Neugestaltung der Kuhligshofstraße und des Hermann-Ehlers-Platzes. Der Bahnhof Schöneberg benötigt je nach Planung einen Bahnsteig parallel zum Bahnsteig der S1 unter der Brücke und eventuell noch die Kurve hoch zum Südring. Zur Ausstattung und Umgebung können die Kolleg*innen aus der Bezirkspolitik in
--	---	--

			Schöneberg sicherlich mehr sagen. Der Lärmschutz ist natürlich ein zentrales Anliegen bei einer innerstädtischen Bahnstrecke. Dennoch wirkt die Aussicht auf vier Meter hohe Schutzwände entlang der gesamten Strecke nicht sonderlich positiv. In denkmalschutzrelevanten Gegenden wäre dies auch schlicht nicht möglich. Es gibt seit kurzem Versuche, mit 15-20 cm hohen Schallschutzelementen nur wenige Zentimeter neben den Gleisen, eine spürbare Lärmreduzierung zu bewirken. Diese Methode sollte eine Überlegung wert sein. Allerdings wäre die Zulassung solcher Elemente Sache des Bundesministeriums und der Deutschen Bahn.
Rena Peterson (Bündnis90/Die Grünen)	keine Stellungnahme eingegangen		
Jan Trommershausen (FDP) + gemeinsame Stellungnahme der Kandidatinnen und Kandidaten der FDP	Ja. Wir unterstützen die Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn ausdrücklich. Für uns ist die Stammbahn ein wichtiges Infrastrukturprojekt für den Berliner Südwesten und die gesamte Hauptstadtregion. Sie schafft zusätzliche Schienenkapazitäten vor allem im Regionalverkehr zwischen Berlin und Brandenburg, verbessert die Anbindung von Zehlendorf, Steglitz und Schöneberg und erhöht zugleich die Leistungsfähigkeit und Widerstandsfähigkeit des Berliner Eisenbahnknoten indem sie auch eine Redundanz schafft. Wir erwarten insbesondere hinsichtlich der täglichen Pendlerverkehre eine spürbare Verlagerung vom Auto auf die Regionalbahn. Die FDP Berlin hat deshalb beschlossen, die Reaktivierung der Stammbahn im Rahmen von i2030 zu priorisieren. Unser politisches Ziel bleibt, die entsprechenden Schienenprojekte bis Ende der 2030er Jahre umzusetzen.	Ja. Wer die Stammbahn politisch will, muss auch dafür sorgen, dass die Planung nach Abschluss der Vorplanung nicht wegen ungeklärter Finanzierung zum Stillstand kommt. Wir werden uns deshalb dafür einsetzen, dass Berlin seinen notwendigen Anteil an den weiteren Planungs- und Genehmigungskosten rechtzeitig absichert und gemeinsam mit Brandenburg und dem Bund eine belastbare Anschlussfinanzierung vereinbart. Wir setzen uns dafür ein, dass die notwendigen Finanzierungsvereinbarungen möglichst mehrere Planungsphasen umfassen, um ohne zeitliche Verzögerungen nahtlose Übergänge von einer zur nächsten Projektphase zu gewährleisten. Dabei ist für uns klar: Ein länderübergreifendes Infrastrukturprojekt dieser Größenordnung kann nicht allein aus dem Berliner Landeshaushalt betrachtet werden. Berlin und Brandenburg müssen ihre Verantwortung gemeinsam wahrnehmen, und auch der Bund muss	Neue Bahnhöfe dürfen aus unserer Sicht nicht isoliert als Bahnsteige geplant werden. Entscheidend ist, dass aus ihnen funktionierende Mobilitätsknoten und attraktive Teile ihres jeweiligen Umfelds werden. Erstens müssen die neuen beziehungsweise erweiterten Stationen barrierefrei, sicher, sauber und gut beleuchtet sein. Wege und Umsteigebeziehungen müssen kurz, verständlich und möglichst komfortabel gestaltet werden. Zweitens wollen wir Regionalbahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Fahrrad, Fußverkehr und Auto sinnvoll miteinander verknüpfen. Buslinien und andere ÖPNV-Angebote müssen auf die neuen Stationen und deren Fahrpläne abgestimmt werden. Gerade am möglichen Halt Döppel-Kleinmachnow sehen wir zudem langfristig die Chance, mit einer Weiterführung der U3 einen besonders leistungsfähigen Netzknoten zu schaffen.

	Gerade eine wachsende Metropolregion darf Verkehrsplanung nicht an der Landesgrenze enden lassen. Die Stammbahn bietet die Chance, Berlin und Brandenburg enger miteinander zu verbinden und zugleich neue Möglichkeiten für überregionale Verbindungen zu schaffen. Wir wollen darüber hinaus die U3 perspektivisch über Mexikoplatz hinaus bis Düppel-Kleinmachnow verlängern und hatten dazu in der BVV Steglitz-Zehlendorf mit einem Antrag bereits eine Initiative ergriffen. Es geht uns dabei darum, die Planungen frühzeitig so aufeinander abzustimmen, dass dort langfristig ein leistungsfähiger Umsteigeknoten zwischen Regionalbahn, U-Bahn, Bus und weiteren Verkehrsmitteln entstehen kann und dass idealerweise beide Projekte Stammbahn und U3 Verlängerung bis Düppel-Kleinmachnow gleichzeitig in Betrieb gehen.	entsprechend der überregionalen Bedeutung des Projekts eingebunden werden. Die derzeit laufende Nutzen-Kosten-Untersuchung ist dabei ein wichtiger nächster Meilenstein. Bei einem positiven Ergebnis muss der Übergang in die anschließenden Planungsphasen ohne vermeidbare Verzögerung erfolgen. Für uns gehören Investitionen in leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zu den Zukunftsinvestitionen des Landes. Haushaltsdisziplin und Investitionen sind dabei kein Widerspruch: Gerade bei wichtigen Infrastrukturvorhaben braucht es klare Prioritäten, transparente Kosten und verlässliche Zeitpläne.	Drittens brauchen wir eine bedarfsgerechte Parkraumplanung. Wir halten nichts davon, Parkplätze unabhängig von der tatsächlichen Nachfrage grundsätzlich zu verknappten. Gerade dort, wo Menschen aus weniger dicht erschlossenen Gebieten zur Bahn kommen, müssen vernünftige Umsteigemöglichkeiten vorhanden sein. Gleichzeitig sollte wertvolle Fläche effizient genutzt werden. Dazu gehören auch sichere und ausreichend dimensionierte Fahrradabstellanlagen sowie intelligente Park-and-Ride-Lösungen, wo sie verkehrlich sinnvoll sind. Beispielsweise könnten eine Anzahl reservierbarer P&R Parkplätze an geeigneten Bahnhöfen (z.B. Station Europarc Dreilinden) ein attraktives Angebot für Pendler darstellen. Viertens muss der Lärmschutz von Beginn an Bestandteil der Planung sein. Wir wollen neue Mobilitätsangebote schaffen, ohne vermeidbare Belastungen für die Anwohner in Kauf zu nehmen. Deshalb müssen moderne technische Möglichkeiten zur Verringerung von Schienen- und Betriebslärm frühzeitig geprüft werden. Entscheidend ist für uns ein wirksamer, verhältnismäßiger und an der tatsächlichen Belastung orientierter Lärmschutz. Auch das Bahnhofsumfeld muss von Anfang an mitgedacht werden. Gute Beleuchtung, sichere Wege, Aufenthaltsqualität, gute Informationen, Barrierefreiheit und eine gute Anbindung an die umliegenden Quartiere gehören für uns ebenso zu einem modernen Bahnhofprojekt wie Gleise und Bahnsteige. Zusammenfassend gilt für uns: Wir wollen die Stammbahn. Wir wollen, dass die laufende Vorplanung zügig abgeschlossen und bei positiver Nutzen-Kosten-Bewertung ohne Finanzierungslücken in die nächsten Planungsphasen überführt wird. Unser Ziel ist
--	---	---	---

			dabei nicht nur die Wiederherstellung einer historischen Bahnstrecke, sondern ein modernes, leistungsfähiges und vernetztes Mobilitätsangebot für den Berliner Südwesten und die gesamte Hauptstadtregion.
Wahlkreis 6 (606) Clayallee, Thielallee, Pacellallee, Königin-Luise Straße, Schützallee, Onkel Tom-Straße			
Christoph Wegener (CDU)	keine Stellungnahme eingegangen		
Dr. Ina Czyborra MdA (SPD) + für die Kandidierenden der SPD Steglitz-Zehlendorf antwortet Norbert Buchta	Die Reaktivierung der Stammbahn ist ein bedeutendes Infrastrukturprojekt für die Region und bietet große Chancen für eine nachhaltige Verbesserung des öffentlichen Verkehrs zwischen Berlin und Brandenburg. Dafür braucht es eine vorausschauende Planung, eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten und den politischen Willen, die notwendigen Entscheidungen konsequent zu treffen. Die Interessen vor Ort müssen gehört werden – sie dürfen aber nicht dazu führen, dass ein für die gesamte Region wichtiges Verkehrsprojekt auf unbestimmte Zeit verzögert wird. Wir unterstützen den zeitnahen Wiederaufbau und die Reaktivierung der Stammbahn als leistungsfähige Regionalbahnverbindung zwischen Berlin und Brandenburg. Sie ist ein wichtiger Baustein für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und kann dazu beitragen, den Pendlerverkehr auf die Schiene zu verlagern. Für eine attraktive und leistungsfähige Anbindung des Berliner Südwestens sind dabei Haltepunkte in Zehlendorf und Steglitz unverzichtbar. Sie ermöglichen eine direkte Einbindung in das bestehende Berliner ÖPNV-	Wir setzen uns dafür ein, dass die Reaktivierung der Stammbahn im Landeshaushalt finanziell abgesichert wird. Die für die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte erforderlichen Mittel müssen zeitnah und verlässlich bereitgestellt werden. Nur mit einer gesicherten Finanzierung können die notwendigen Planungen konsequent vorangetrieben und die Voraussetzungen für einen zeitnahen Wiederaufbau der Stammbahn als Regionalbahn geschaffen werden.	Uns ist bewusst, dass die Anforderungen an die Planung vielfältig sind und eine besondere Herausforderung darstellt. So müssen die unterschiedlichen Anforderungen an die Strecke, Bahnhöfe, Umsteigebeziehungen, Lärmschutz und städtebauliche Einbindung frühzeitig zusammengeführt werden. Dabei ist uns besonders wichtig, dass Bürgerinnen und Bürger sowie die politischen Verantwortlichen der beteiligten Landkreise, Gemeinden und Berliner Bezirke von Beginn an eng in die Planungen einbezogen werden. Eine frühzeitige und transparente Beteiligung schafft Akzeptanz und ermöglicht es, örtliche Interessen und Erfahrungen angemessen zu berücksichtigen. Ein entscheidender Faktor für die Attraktivität der Stammbahn ist ihre gute Einbindung in das bestehende ÖPNV-Netz. Die Stammbahn darf nicht als isolierte Bahnverbindung betrachtet werden, sondern muss als Teil eines leistungsfähigen regionalen Verkehrssystems geplant werden. Gute Umsteigemöglichkeiten sorgen dafür, dass Pendlerströme frühzeitig auf den öffentlichen Verkehr gelenkt und innerhalb Berlins besser verteilt werden können. Die Stammbahn kann darüber hinaus einen wichtigen Beitrag leisten, den

	Netz und schaffen wichtige Umsteigemöglichkeiten zur S1 und U9. Wir setzen uns daher dafür ein, dass Zehlendorf und Steglitz verbindlich in die weiteren Planungen einbezogen und als Haltepunkte der Stammbahn berücksichtigt werden.		Autopendlerverkehr nach Berlin spürbar zu reduzieren. Gerade weil die Parkmöglichkeiten im Berliner Stadtgebiet begrenzt sind, müssen attraktive Alternativen geschaffen werden. Gemeinsam mit den Brandenburger Gemeinden sollten deshalb frühzeitig geeignete Park-and-Ride-Angebote entlang der Strecke geprüft und geplant werden. Der Bereich Kleinmachnow/Düppel bietet sich aufgrund seiner Lage und der unmittelbaren Nähe zur A115 besonders als leistungsfähiger Umsteige- und Verkehrsknoten an. Auch beim Lärmschutz gilt es, die berechtigten Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner ernst zu nehmen. Notwendige Lärmschutzmaßnahmen müssen einen hohen qualitativen und gestalterischen Anspruch erfüllen und sich möglichst gut in das jeweilige Umfeld einfügen. Über die konkrete Ausgestaltung, die Qualität und die optische Wirkung wird es sicherlich unterschiedliche Auffassungen geben. Entscheidend ist deshalb, frühzeitig tragfähige Lösungen zu entwickeln und die Betroffenen einzubeziehen. Gleichzeitig muss klar sein: Lärmschutz und weitere Anforderungen dürfen nicht zum Hemmschuh für die Reaktivierung der Stammbahn werden. Ziel muss eine ausgewogene, hochwertige und für die Anwohnerinnen und Anwohner verträgliche Lösung sein, die gleichzeitig eine zügige Umsetzung des Projekts ermöglicht.
Michael Gaedicke (Bündnis90/Die Grünen)	Wir Berliner Grünen setzen uns explizit für den Ausbau und die Reaktivierung von Schienenverbindungen ein, die die Anbindung der Außenbezirke an das Berliner Zentrum und das Umland zu verbessern. Im Rahmen des i2030-Projekts wird die Wiederbelebung stillgelegter S-Bahn-Strecken wie der Siemensbahn sowie der Ausbau von Regionalverbindungen vorangetrieben. Ziel ist	Wie oben gesagt, setzen wir uns klar für die finanzielle Absicherung der Potsdamer Stammbahn und anderer i2030-Projekte ein, um den Ausbau des ÖPNV und die grenzüberschreitende Anbindung zu Brandenburg voranzutreiben. Wir haben deshalb immer kritisiert, dass i2030-Projekte durch fehlende Finanzierung – insbesondere durch die CDU – ausgebremst wurden und mehr Unterstützung	Wir Grünen verbinden die Gestaltung der neuen Haltepunkte der Potsdamer Stammbahn mit einem ganzheitlichen Mobilitätskonzept, das den Umweltverbund priorisiert, Barrierefreiheit und Sicherheit gewährleistet und Lärm sowie Autoverkehr reduziert. Zentrale Elemente sind: • Multimodale Mobilitätshubs mit Fahrradinfrastruktur, Sharing-Angeboten und barrierefreien

	es, Lücken im Netz zu schließen und direkte Verbindungen zwischen Stadtteilen sowie nach Brandenburg zu schaffen, um Pendelzeiten zu verkürzen und den ÖPNV attraktiver zu machen. Ein besonderer Fokus liegt auf der besseren Vernetzung der Außenbezirke mit Brandenburg, etwa durch den zweigleisigen Ausbau von S-Bahn-Linien und die Elektrifizierung von Fernbahngleisen des Berliner Innenrings. Wir haben immer betont, dass Regionalbahnverbindungen eine zentrale Rolle für die Mobilität über die Landesgrenze hinweg spielen, sofern sie den Kriterien eines positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses, hoher Fahrgastgewinne und zusätzlicher Netzverknüpfungen entsprechen. Entscheidend sind: • Hohe Fahrgastgewinne und direkte Verbindungen, die Pendelzeiten verkürzen. • Netzverknüpfungen, die Lücken schließen und die Erreichbarkeit von Außenbezirken und Brandenburg verbessern. • Finanzierbarkeit und Priorisierung: Projekte wie die Nahverkehrstangente Ost oder die Siemensbahn stufen wir als dringend ein, während andere Vorhaben erst nach Machbarkeitsstudien und Kosten-Nutzen-Analysen umgesetzt werden.	durch den Bund gefordert, um die notwendigen Mittel für den Ausbau bereitzustellen. Ich werde mich deshalb dafür einsetzen, dass nach Abschluss der Vorplanung und vorbehaltlich ihrer Ergebnisse, die Mittel für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphase 3 & 4) in den Landeshaushalt eingestellt werde und freue mich sehr über positive Signale aus der Brandenburger Landesregierung.	Zugängen. • Dichte ÖPNV-Takte (10- oder 5-Minuten-Intervalle) und Vorrangschaltungen für Busse und Bahnen, um die Attraktivität zu steigern. • Parkraumbewirtschaftung und Verkehrsberuhigung, um Flächen gerechter zu verteilen und den Autoverkehr zu reduzieren. • Lärmschutzmaßnahmen wie Tempo 30, Lärmschutzwände und die Umstellung auf leise, elektrische Fahrzeuge. Insgesamt zielen unsere Anforderungen darauf ab, die neuen Bahnhöfe nicht isoliert zu betrachten, sondern als Teil einer klimagerechten, lebenswerten Stadtentwicklung zu gestalten, die die Bedürfnisse aller BürgerInnen berücksichtigt.
Lara Wiebelt (Die Linke)	keine Stellungnahme eingegangen		
Tobias Bauschke (FDP)	Ja. Wir unterstützen die Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn ausdrücklich. Für uns ist die Stammbahn ein wichtiges	Ja. Wer die Stammbahn politisch will, muss auch dafür sorgen, dass die Planung nach Abschluss der Vorplanung nicht wegen ungeklärter Finanzierung zum Stillstand kommt.	Neue Bahnhöfe dürfen aus unserer Sicht nicht isoliert als Bahnsteige geplant werden. Entscheidend ist, dass aus ihnen funktionierende Mobilitätsknoten und attraktive

+ gemeinsame Stellungnahme der Kandidatinnen und Kandidaten der FDP	Infrastrukturprojekt für den Berliner Südwesten und die gesamte Hauptstadtregion. Sie schafft zusätzliche Schienenkapazitäten vor allem im Regionalverkehr zwischen Berlin und Brandenburg, verbessert die Anbindung von Zehlendorf, Steglitz und Schöneberg und erhöht zugleich die Leistungsfähigkeit und Widerstandsfähigkeit des Berliner Eisenbahnknoten indem sie auch eine Redundanz schafft. Wir erwarten insbesondere hinsichtlich der täglichen Pendlerverkehre eine spürbare Verlagerung vom Auto auf die Regionalbahn. Die FDP Berlin hat deshalb beschlossen, die Reaktivierung der Stammbahn im Rahmen von i2030 zu priorisieren. Unser politisches Ziel bleibt, die entsprechenden Schienenprojekte bis Ende der 2030er Jahre umzusetzen. Gerade eine wachsende Metropolregion darf Verkehrsplanung nicht an der Landesgrenze enden lassen. Die Stammbahn bietet die Chance, Berlin und Brandenburg enger miteinander zu verbinden und zugleich neue Möglichkeiten für überregionale Verbindungen zu schaffen. Wir wollen darüber hinaus die U3 perspektivisch über Mexikoplatz hinaus bis Düppel-Kleinmachnow verlängern und hatten dazu in der BVV Steglitz-Zehlendorf mit einem Antrag bereits eine Initiative ergriffen. Es geht uns dabei darum, die Planungen frühzeitig so aufeinander abzustimmen, dass dort langfristig ein leistungsfähiger Umsteigeknoten zwischen Regionalbahn, U-Bahn, Bus und weiteren Verkehrsmitteln entstehen kann und dass idealerweise beide Projekte Stammbahn und U3 Verlängerung bis Düppel-Kleinmachnow gleichzeitig in Betrieb gehen.	Wir werden uns deshalb dafür einsetzen, dass Berlin seinen notwendigen Anteil an den weiteren Planungs- und Genehmigungskosten rechtzeitig absichert und gemeinsam mit Brandenburg und dem Bund eine belastbare Anschlussfinanzierung vereinbart. Wir setzen uns dafür ein, dass die notwendigen Finanzierungsvereinbarungen möglichst mehrere Planungsphasen umfassen, um ohne zeitliche Verzögerungen nahtlose Übergänge von einer zur nächsten Projektphase zu gewährleisten. Dabei ist für uns klar: Ein länderübergreifendes Infrastrukturprojekt dieser Größenordnung kann nicht allein aus dem Berliner Landeshaushalt betrachtet werden. Berlin und Brandenburg müssen ihre Verantwortung gemeinsam wahrnehmen, und auch der Bund muss entsprechend der überregionalen Bedeutung des Projekts eingebunden werden. Die derzeit laufende Nutzen-Kosten-Untersuchung ist dabei ein wichtiger nächster Meilenstein. Bei einem positiven Ergebnis muss der Übergang in die anschließenden Planungsphasen ohne vermeidbare Verzögerung erfolgen. Für uns gehören Investitionen in leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zu den Zukunftsinvestitionen des Landes. Haushaltsdisziplin und Investitionen sind dabei kein Widerspruch: Gerade bei wichtigen Infrastrukturvorhaben braucht es klare Prioritäten, transparente Kosten und verlässliche Zeitpläne.	Teile ihres jeweiligen Umfelds werden. Erstens müssen die neuen beziehungsweise erweiterten Stationen barrierefrei, sicher, sauber und gut beleuchtet sein. Wege und Umsteigebeziehungen müssen kurz, verständlich und möglichst komfortabel gestaltet werden. Zweitens wollen wir Regionalbahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Fahrrad, Fußverkehr und Auto sinnvoll miteinander verknüpfen. Buslinien und andere ÖPNV-Angebote müssen auf die neuen Stationen und deren Fahrpläne abgestimmt werden. Gerade am möglichen Halt Düppel-Kleinmachnow sehen wir zudem langfristig die Chance, mit einer Weiterführung der U3 einen besonders leistungsfähigen Netzknoten zu schaffen. Drittens brauchen wir eine bedarfsgerechte Parkraumplanung. Wir halten nichts davon, Parkplätze unabhängig von der tatsächlichen Nachfrage grundsätzlich zu verknappen. Gerade dort, wo Menschen aus weniger dicht erschlossenen Gebieten zur Bahn kommen, müssen vernünftige Umsteigemöglichkeiten vorhanden sein. Gleichzeitig sollte wertvolle Fläche effizient genutzt werden. Dazu gehören auch sichere und ausreichend dimensionierte Fahrradabstellanlagen sowie intelligente Park-and-Ride-Lösungen, wo sie verkehrlich sinnvoll sind. Beispielsweise könnten eine Anzahl reservierbarer P&R Parkplätze an geeigneten Bahnhöfen (z.B. Station Europarc Dreilinden) ein attraktives Angebot für Pendler darstellen. Viertens muss der Lärmschutz von Beginn an Bestandteil der Planung sein. Wir wollen neue Mobilitätsangebote schaffen, ohne vermeidbare Belastungen für die Anwohner in Kauf zu nehmen. Deshalb müssen moderne technische Möglichkeiten zur Verringerung von Schienen-
--	--	---	--

			und Betriebslärm frühzeitig geprüft werden. Entscheidend ist für uns ein wirksamer, verhältnismäßiger und an der tatsächlichen Belastung orientierter Lärmschutz. Auch das Bahnhofsumfeld muss von Anfang an mitgedacht werden. Gute Beleuchtung, sichere Wege, Aufenthaltsqualität, gute Informationen, Barrierefreiheit und eine gute Anbindung an die umliegenden Quartiere gehören für uns ebenso zu einem modernen Bahnhofprojekt wie Gleise und Bahnsteige. Zusammenfassend gilt für uns: Wir wollen die Stammbahn. Wir wollen, dass die laufende Vorplanung zügig abgeschlossen und bei positiver Nutzen-Kosten-Bewertung ohne Finanzierungslücken in die nächsten Planungsphasen überführt wird. Unser Ziel ist dabei nicht nur die Wiederherstellung einer historischen Bahnstrecke, sondern ein modernes, leistungsfähiges und vernetztes Mobilitätsangebot für den Berliner Südwesten und die gesamte Hauptstadtregion.
Wahlkreis 7 (607) Potsdamer Chaussee, Mexikoplatz, Spanische Allee, Königstraße, Wilhelmsplatz, Kohlhasenbrück, Steinstücken			
Stephan Standfuß MdA (CDU)	keine Stellungnahme eingegangen		
Norbert Buchta (SPD)	Die Reaktivierung der Stammbahn ist ein bedeutendes Infrastrukturprojekt für die Region und bietet große Chancen für eine nachhaltige Verbesserung des öffentlichen Verkehrs zwischen Berlin und Brandenburg. Dafür braucht es eine vorausschauende Planung, eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten und den politischen Willen, die notwendigen Entscheidungen konsequent zu	Wir setzen uns dafür ein, dass die Reaktivierung der Stammbahn im Landeshaushalt finanziell abgesichert wird. Die für die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte erforderlichen Mittel müssen zeitnah und verlässlich bereitgestellt werden. Nur mit einer gesicherten Finanzierung können die notwendigen Planungen konsequent vorangetrieben und die Voraussetzungen für	Uns ist bewusst, dass die Anforderungen an die Planung vielfältig sind und eine besondere Herausforderung darstellt. So müssen die unterschiedlichen Anforderungen an die Strecke, Bahnhöfe, Umsteigebeziehungen, Lärmschutz und städtebauliche Einbindung frühzeitig zusammengeführt werden. Dabei ist uns besonders wichtig, dass Bürgerinnen und Bürger sowie die politischen

	treffen. Die Interessen vor Ort müssen gehört werden – sie dürfen aber nicht dazu führen, dass ein für die gesamte Region wichtiges Verkehrsprojekt auf unbestimmte Zeit verzögert wird. Wir unterstützen den zeitnahen Wiederaufbau und die Reaktivierung der Stammbahn als leistungsfähige Regionalbahnverbindung zwischen Berlin und Brandenburg. Sie ist ein wichtiger Baustein für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und kann dazu beitragen, den Pendlerverkehr auf die Schiene zu verlagern. Für eine attraktive und leistungsfähige Anbindung des Berliner Südwestens sind dabei Haltepunkte in Zehlendorf und Steglitz unverzichtbar. Sie ermöglichen eine direkte Einbindung in das bestehende Berliner ÖPNV-Netz und schaffen wichtige Umsteigemöglichkeiten zur S1 und U9. Wir setzen uns daher dafür ein, dass Zehlendorf und Steglitz verbindlich in die weiteren Planungen einbezogen und als Haltepunkte der Stammbahn berücksichtigt werden.	einen zeitnahen Wiederaufbau der Stammbahn als Regionalbahn geschaffen werden.	Verantwortlichen der beteiligten Landkreise, Gemeinden und Berliner Bezirke von Beginn an eng in die Planungen einbezogen werden. Eine frühzeitige und transparente Beteiligung schafft Akzeptanz und ermöglicht es, örtliche Interessen und Erfahrungen angemessen zu berücksichtigen. Ein entscheidender Faktor für die Attraktivität der Stammbahn ist ihre gute Einbindung in das bestehende ÖPNV-Netz. Die Stammbahn darf nicht als isolierte Bahnverbindung betrachtet werden, sondern muss als Teil eines leistungsfähigen regionalen Verkehrssystems geplant werden. Gute Umsteigemöglichkeiten sorgen dafür, dass Pendlerströme frühzeitig auf den öffentlichen Verkehr gelenkt und innerhalb Berlins besser verteilt werden können. Die Stammbahn kann darüber hinaus einen wichtigen Beitrag leisten, den Autopendlerverkehr nach Berlin spürbar zu reduzieren. Gerade weil die Parkmöglichkeiten im Berliner Stadtgebiet begrenzt sind, müssen attraktive Alternativen geschaffen werden. Gemeinsam mit den Brandenburger Gemeinden sollten deshalb frühzeitig geeignete Park-and-Ride-Angebote entlang der Strecke geprüft und geplant werden. Der Bereich Kleinmachnow/Düppel bietet sich aufgrund seiner Lage und der unmittelbaren Nähe zur A115 besonders als leistungsfähiger Umsteige- und Verkehrsknoten an. Auch beim Lärmschutz gilt es, die berechtigten Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner ernst zu nehmen. Notwendige Lärmschutzmaßnahmen müssen einen hohen qualitativen und gestalterischen Anspruch erfüllen und sich möglichst gut in das jeweilige Umfeld einfügen. Über die konkrete Ausgestaltung, die Qualität und die optische Wirkung wird es sicherlich unterschiedliche Auffassungen geben. Entscheidend ist deshalb, frühzeitig tragfähige Lösungen zu entwickeln und die Betroffenen einzubeziehen.
--	--	---	--

			Gleichzeitig muss klar sein: Lärmschutz und weitere Anforderungen dürfen nicht zum Hemmschuh für die Reaktivierung der Stammbahn werden. Ziel muss eine ausgewogene, hochwertige und für die Anwohnerinnen und Anwohner verträgliche Lösung sein, die gleichzeitig eine zügige Umsetzung des Projekts ermöglicht.
Silke Lambeck (Bündnis90/Die Grünen)	keine Stellungnahme eingegangen		
Bettina Günter (Die Linke)	Sehr geehrte Damen und Herren, die Linke unterstützt den Bau der Stammbahn als wichtigen Pfeiler des ÖPNVs im Berliner Südwesten. Wir setzen uns im AGH für die Finanzierung des Eigenanteils für die Realisierung des Projektes ein. Für die Linke ist es selbstverständlich, dass bei der Neuplanung der Bahnhöfen Orte mit Aufenthaltsqualität entstehen, die dem Hitzeschutz Rechnung tragen. Bahnhofsgebäude sollten so umgebaut werden, dass sie ohne Konsumzwang das Warten erleichtern, etwa wie die Bibliothek in Luckenwalde am Bahnhof. Eine Fahrradgarage ist sinnvoll, um bequemes Pendeln zwischen Fahrrad und Bahn zu erleichtern. Mit freundlichen Grüßen Dr. Bettina Günter		
Henning Krumrey (FDP) + gemeinsame Stellungnahme der Kandidatinnen und Kandidaten der FDP	Ja. Wir unterstützen die Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn ausdrücklich. Für uns ist die Stammbahn ein wichtiges Infrastrukturprojekt für den Berliner Südwesten und die gesamte Hauptstadtregion. Sie schafft zusätzliche Schienenkapazitäten vor allem im Regionalverkehr zwischen Berlin und Brandenburg, verbessert die Anbindung von Zehlendorf, Steglitz und Schöneberg und erhöht zugleich die Leistungsfähigkeit und Widerstandsfähigkeit des Berliner Eisenbahnknoten indem sie auch eine Redundanz schafft. Wir erwarten insbesondere hinsichtlich der täglichen Pendlerverkehre eine spürbare Verlagerung vom Auto auf die Regionalbahn. Die FDP Berlin hat deshalb beschlossen, die Reaktivierung der Stammbahn im Rahmen von	Ja. Wer die Stammbahn politisch will, muss auch dafür sorgen, dass die Planung nach Abschluss der Vorplanung nicht wegen ungeklärter Finanzierung zum Stillstand kommt. Wir werden uns deshalb dafür einsetzen, dass Berlin seinen notwendigen Anteil an den weiteren Planungs- und Genehmigungskosten rechtzeitig absichert und gemeinsam mit Brandenburg und dem Bund eine belastbare Anschlussfinanzierung vereinbart. Wir setzen uns dafür ein, dass die notwendigen Finanzierungsvereinbarungen möglichst mehrere Planungsphasen umfassen, um ohne zeitliche Verzögerungen nahtlose Übergänge von einer zur nächsten Projektphase zu gewährleisten. Dabei ist für uns klar: Ein länderübergreifendes Infrastrukturprojekt dieser Größenordnung kann nicht allein aus dem Berliner Landeshaushalt	Neue Bahnhöfe dürfen aus unserer Sicht nicht isoliert als Bahnsteige geplant werden. Entscheidend ist, dass aus ihnen funktionierende Mobilitätsknoten und attraktive Teile ihres jeweiligen Umfelds werden. Erstens müssen die neuen beziehungsweise erweiterten Stationen barrierefrei, sicher, sauber und gut beleuchtet sein. Wege und Umsteigebeziehungen müssen kurz, verständlich und möglichst komfortabel gestaltet werden. Zweitens wollen wir Regionalbahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Fahrrad, Fußverkehr und Auto sinnvoll miteinander verknüpfen. Buslinien und andere ÖPNV-Angebote müssen auf die neuen Stationen und deren Fahrpläne abgestimmt werden. Gerade am möglichen Halt Düppel-Kleinmachnow sehen wir zudem

	i2030 zu priorisieren. Unser politisches Ziel bleibt, die entsprechenden Schienenprojekte bis Ende der 2030er Jahre umzusetzen. Gerade eine wachsende Metropolregion darf Verkehrsplanung nicht an der Landesgrenze enden lassen. Die Stammbahn bietet die Chance, Berlin und Brandenburg enger miteinander zu verbinden und zugleich neue Möglichkeiten für überregionale Verbindungen zu schaffen. Wir wollen darüber hinaus die U3 perspektivisch über Mexikoplatz hinaus bis Düppel-Kleinmachnow verlängern und hatten dazu in der BVV Steglitz-Zehlendorf mit einem Antrag bereits eine Initiative ergriffen. Es geht uns dabei darum, die Planungen frühzeitig so aufeinander abzustimmen, dass dort langfristig ein leistungsfähiger Umsteigeknoten zwischen Regionalbahn, U-Bahn, Bus und weiteren Verkehrsmitteln entstehen kann und dass idealerweise beide Projekte Stammbahn und U3 Verlängerung bis Düppel-Kleinmachnow gleichzeitig in Betrieb gehen.	betrachtet werden. Berlin und Brandenburg müssen ihre Verantwortung gemeinsam wahrnehmen, und auch der Bund muss entsprechend der überregionalen Bedeutung des Projekts eingebunden werden. Die derzeit laufende Nutzen-Kosten-Untersuchung ist dabei ein wichtiger nächster Meilenstein. Bei einem positiven Ergebnis muss der Übergang in die anschließenden Planungsphasen ohne vermeidbare Verzögerung erfolgen. Für uns gehören Investitionen in leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zu den Zukunftsinvestitionen des Landes. Haushaltsdisziplin und Investitionen sind dabei kein Widerspruch: Gerade bei wichtigen Infrastrukturvorhaben braucht es klare Prioritäten, transparente Kosten und verlässliche Zeitpläne.	langfristig die Chance, mit einer Weiterführung der U3 einen besonders leistungsfähigen Netzknoten zu schaffen. Drittens brauchen wir eine bedarfsgerechte Parkraumplanung. Wir halten nichts davon, Parkplätze unabhängig von der tatsächlichen Nachfrage grundsätzlich zu verknappen. Gerade dort, wo Menschen aus weniger dicht erschlossenen Gebieten zur Bahn kommen, müssen vernünftige Umsteigemöglichkeiten vorhanden sein. Gleichzeitig sollte wertvolle Fläche effizient genutzt werden. Dazu gehören auch sichere und ausreichend dimensionierte Fahrradabstellanlagen sowie intelligente Park-and-Ride-Lösungen, wo sie verkehrlich sinnvoll sind. Beispielsweise könnten eine Anzahl reservierbarer P&R Parkplätze an geeigneten Bahnhöfen (z.B. Station Europarc Dreilinden) ein attraktives Angebot für Pendler darstellen. Viertens muss der Lärmschutz von Beginn an Bestandteil der Planung sein. Wir wollen neue Mobilitätsangebote schaffen, ohne vermeidbare Belastungen für die Anwohner in Kauf zu nehmen. Deshalb müssen moderne technische Möglichkeiten zur Verringerung von Schienen- und Betriebslärm frühzeitig geprüft werden. Entscheidend ist für uns ein wirksamer, verhältnismäßiger und an der tatsächlichen Belastung orientierter Lärmschutz. Auch das Bahnhofsumfeld muss von Anfang an mitgedacht werden. Gute Beleuchtung, sichere Wege, Aufenthaltsqualität, gute Informationen, Barrierefreiheit und eine gute Anbindung an die umliegenden Quartiere gehören für uns ebenso zu einem modernen Bahnhofprojekt wie Gleise und Bahnsteige. Zusammenfassend gilt für uns: Wir wollen die Stammbahn. Wir wollen, dass die laufende Vorplanung zügig abgeschlossen und bei
--	--	--	--

			positiver Nutzen-Kosten-Bewertung ohne Finanzierungslücken in die nächsten Planungsphasen überführt wird. Unser Ziel ist dabei nicht nur die Wiederherstellung einer historischen Bahnstrecke, sondern ein modernes, leistungsfähiges und vernetztes Mobilitätsangebot für den Berliner Südwesten und die gesamte Hauptstadtregion.
Wahlkreis 2 (702) Schöneberg-Süd: Rathaus Schöneberg, Heinrich Lassen-Park, Schöneberger Insel, EUREF-Campus, Autobahnkreuz Schöneberg, Innsbrucker Platz			

Katharina Kulina (CDU)	keine Stellungnahme eingegangen
Michael Biel (SPD)	keine Stellungnahme eingegangen
Martina Zander-Rade (Bündnis90/Die Grünen)	Sehr geehrte Damen und Herren der Bürgerinitiative Stammbahn, vielen Dank für Ihre Fragen und Ihr langjähriges Engagement. Zu Ihren Fragen nehme ich gerne wie folgt Stellung: Mit dem neuen Regionalhalt Schöneberg kann zusammen mit dem vorhandenen S-Bahnhof Schöneberg ein neuer bzw. erweiterter ÖPNV-Knoten entstehen. Dazu sollte der vorhandene S-Bahnhof in Richtung Werdauer Weg ausgebaut und der Regionalhalt in die vorhandene Infrastruktur integriert werden. Die Fahrgäste müssen schnell, barrierefrei und wettergeschützt zwischen S-Bahn, Regionalbahn, und den Bushaltestellen umsteigen können. Das zukünftige Bahnhofsumfeld ist heute noch von der nahen Autobahnzufahrt geprägt und genügt weder den Anforderungen an ein attraktives Drehkreuz des Umweltverbundes noch den Anforderungen an ein lebendiges, den Menschen zugewandtes urbanes Umfeld. Daher setzte ich mich zusammen mit dem Bezirk für eine Weiterführung des Stadtumbaus Südkreuz in diesem Bereich und ein öffentliches, städtebauliches Werkstattverfahren zur Gestaltung des Bahnhofes sowie des Bahnhofsumfeldes ein. Die Wiederherstellung der Stammbahn bietet die Chance, das Bahnhofsumfeld städtebaulich neu, grün und zukunftsfähig zu gestalten. Mit Angeboten wie einem großzügigen, sicheren Fahrradparkhaus, Stellplätzen für Lastenräder und ein E-Mobility-Sharing und zusätzlichen, grün, hell, einladend und barrierefrei gestalteten Fuß- und Radverkehrsverbindungen u.a. in Richtung Rubensstraße, Torgauer Straße oder das neu entstandene Quartier auf der Sachsendamm-Linse, kann der neue ÖPNV-Knoten optimal mit den umliegenden Stadtquartieren verbunden werden. Da die Trasse in Schöneberg Süd durch dicht besiedelte Wohngebiete verläuft, hat der Schutz der Anwohner*innen vor Lärm und Erschütterungen für

	mich oberste Priorität. Dabei haben sich die Standardlösungen der Bahn schon an anderer Stelle im Bezirk (Lichtenrade) als unzureichend und unattraktiv erwiesen. Wir GRÜNE fordern daher ein Gesamtkonzept, das auch die vorhandenen Bahnanlagen einbezieht und Schutzmaßnahmen, die weit über das gesetzliche Mindestmaß hinausgehen. Über die Jahrzehnte haben sich Teile der alten Trasse und die angrenzenden Bereiche zu wertvollen Ruderalbiotopen entwickelt. Beim Bau müssen Eingriffe in diese Stadtnatur auf ein absolutes Minimum reduziert und unvermeidbare Eingriffe direkt im Bezirk, idealerweise durch die Aufwertung und Vernetzung bestehender Grünzüge vor Ort, ausgeglichen werden, um Schöneberg auch im Sinne der Klimaanpassung abzukühlen und lebenswert zu erhalten. Nicht zuletzt werde ich mich für eine intensive Beteiligung der Bürger*innen und der Zivilgesellschaft im Rahmen der Planungs- und Umsetzungsprozesse einsetzen, um gemeinsam die optimale Lösung zu finden und Konflikte schon im Vorfeld auszuräumen. Mit freundlichen Grüßen <i>Martina Zander-Rade</i> GRÜNE Direktkandidatin für Schöneberg Süd		
Asya Senyüz (Die Linke)	keine Stellungnahme eingegangen		
Ruben Padberg (FDP) + gemeinsame Stellungnahme der Kandidatinnen und Kandidaten der FDP	Ja. Wir unterstützen die Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn ausdrücklich. Für uns ist die Stammbahn ein wichtiges Infrastrukturprojekt für den Berliner Südwesten und die gesamte Hauptstadtregion. Sie schafft zusätzliche Schienenkapazitäten vor allem im Regionalverkehr zwischen Berlin und Brandenburg, verbessert die Anbindung von Zehlendorf, Steglitz und Schöneberg und erhöht zugleich die Leistungsfähigkeit und Widerstandsfähigkeit des Berliner Eisenbahnknoten indem sie auch eine Redundanz schafft. Wir erwarten insbesondere hinsichtlich der täglichen Pendlerverkehre eine spürbare Verlagerung vom Auto auf die Regionalbahn. Die FDP Berlin hat deshalb beschlossen, die Reaktivierung der Stammbahn im Rahmen von i2030 zu priorisieren. Unser politisches Ziel bleibt, die entsprechenden Schienenprojekte bis Ende der 2030er Jahre umzusetzen.	Ja. Wer die Stammbahn politisch will, muss auch dafür sorgen, dass die Planung nach Abschluss der Vorplanung nicht wegen ungeklärter Finanzierung zum Stillstand kommt. Wir werden uns deshalb dafür einsetzen, dass Berlin seinen notwendigen Anteil an den weiteren Planungs- und Genehmigungskosten rechtzeitig absichert und gemeinsam mit Brandenburg und dem Bund eine belastbare Anschlussfinanzierung vereinbart. Wir setzen uns dafür ein, dass die notwendigen Finanzierungsvereinbarungen möglichst mehrere Planungsphasen umfassen, um ohne zeitliche Verzögerungen nahtlose Übergänge von einer zur nächsten Projektphase zu gewährleisten. Dabei ist für uns klar: Ein länderübergreifendes Infrastrukturprojekt dieser Größenordnung kann nicht allein aus dem Berliner Landeshaushalt betrachtet werden. Berlin und Brandenburg müssen ihre Verantwortung gemeinsam wahrnehmen, und auch der Bund muss	Neue Bahnhöfe dürfen aus unserer Sicht nicht isoliert als Bahnsteige geplant werden. Entscheidend ist, dass aus ihnen funktionierende Mobilitätsknoten und attraktive Teile ihres jeweiligen Umfelds werden. Erstens müssen die neuen beziehungsweise erweiterten Stationen barrierefrei, sicher, sauber und gut beleuchtet sein. Wege und Umsteigebeziehungen müssen kurz, verständlich und möglichst komfortabel gestaltet werden. Zweitens wollen wir Regionalbahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Fahrrad, Fußverkehr und Auto sinnvoll miteinander verknüpfen. Buslinien und andere ÖPNV-Angebote müssen auf die neuen Stationen und deren Fahrpläne abgestimmt werden. Gerade am möglichen Halt Düppel-Kleinmachnow sehen wir zudem langfristig die Chance, mit einer Weiterführung der U3 einen besonders leistungsfähigen Netzknoten zu schaffen.

	Gerade eine wachsende Metropolregion darf Verkehrsplanung nicht an der Landesgrenze enden lassen. Die Stammbahn bietet die Chance, Berlin und Brandenburg enger miteinander zu verbinden und zugleich neue Möglichkeiten für überregionale Verbindungen zu schaffen. Wir wollen darüber hinaus die U3 perspektivisch über Mexikoplatz hinaus bis Düppel-Kleinmachnow verlängern und hatten dazu in der BVV Steglitz-Zehlendorf mit einem Antrag bereits eine Initiative ergriffen. Es geht uns dabei darum, die Planungen frühzeitig so aufeinander abzustimmen, dass dort langfristig ein leistungsfähiger Umsteigeknoten zwischen Regionalbahn, U-Bahn, Bus und weiteren Verkehrsmitteln entstehen kann und dass idealerweise beide Projekte Stammbahn und U3 Verlängerung bis Düppel-Kleinmachnow gleichzeitig in Betrieb gehen.	entsprechend der überregionalen Bedeutung des Projekts eingebunden werden. Die derzeit laufende Nutzen-Kosten-Untersuchung ist dabei ein wichtiger nächster Meilenstein. Bei einem positiven Ergebnis muss der Übergang in die anschließenden Planungsphasen ohne vermeidbare Verzögerung erfolgen. Für uns gehören Investitionen in leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zu den Zukunftsinvestitionen des Landes. Haushaltsdisziplin und Investitionen sind dabei kein Widerspruch: Gerade bei wichtigen Infrastrukturvorhaben braucht es klare Prioritäten, transparente Kosten und verlässliche Zeitpläne.	Drittens brauchen wir eine bedarfsgerechte Parkraumplanung. Wir halten nichts davon, Parkplätze unabhängig von der tatsächlichen Nachfrage grundsätzlich zu verknappten. Gerade dort, wo Menschen aus weniger dicht erschlossenen Gebieten zur Bahn kommen, müssen vernünftige Umsteigemöglichkeiten vorhanden sein. Gleichzeitig sollte wertvolle Fläche effizient genutzt werden. Dazu gehören auch sichere und ausreichend dimensionierte Fahrradabstellanlagen sowie intelligente Park-and-Ride-Lösungen, wo sie verkehrlich sinnvoll sind. Beispielsweise könnten eine Anzahl reservierbarer P&R Parkplätze an geeigneten Bahnhöfen (z.B. Station Europarc Dreilinden) ein attraktives Angebot für Pendler darstellen. Viertens muss der Lärmschutz von Beginn an Bestandteil der Planung sein. Wir wollen neue Mobilitätsangebote schaffen, ohne vermeidbare Belastungen für die Anwohner in Kauf zu nehmen. Deshalb müssen moderne technische Möglichkeiten zur Verringerung von Schienen- und Betriebslärm frühzeitig geprüft werden. Entscheidend ist für uns ein wirksamer, verhältnismäßiger und an der tatsächlichen Belastung orientierter Lärmschutz. Auch das Bahnhofsumfeld muss von Anfang an mitgedacht werden. Gute Beleuchtung, sichere Wege, Aufenthaltsqualität, gute Informationen, Barrierefreiheit und eine gute Anbindung an die umliegenden Quartiere gehören für uns ebenso zu einem modernen Bahnhofprojekt wie Gleise und Bahnsteige. Zusammenfassend gilt für uns: Wir wollen die Stammbahn. Wir wollen, dass die laufende Vorplanung zügig abgeschlossen und bei positiver Nutzen-Kosten-Bewertung ohne Finanzierungslücken in die nächsten Planungsphasen überführt wird. Unser Ziel ist
--	---	---	---

			dabei nicht nur die Wiederherstellung einer historischen Bahnstrecke, sondern ein modernes, leistungsfähiges und vernetztes Mobilitätsangebot für den Berliner Südwesten und die gesamte Hauptstadtregion.
Wahlkreis 3 (703) Friedenau: S-Bahnhof Friedenau, Siedlung Lindenhof, Alboinplatz, Marienhöhe, Der Insulaner, Auguste-Viktoria Krankenhaus, Friedrich Wilhelm-Platz, Friedenauer Höhe			
Christian Schoeler (CDU)	keine Stellungnahme eingegangen		
Orkan Özdemir (SPD)	keine Stellungnahme eingegangen		
Christoph Störmer (Bündnis90/Die Grünen)	keine Stellungnahme eingegangen		
Christophe Immer (Die Linke)	keine Stellungnahme eingegangen		
Marcel Schwemmlin (FDP) + gemeinsame Stellungnahme der Kandidatinnen und Kandidaten der FDP	Ja. Wir unterstützen die Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn ausdrücklich. Für uns ist die Stammbahn ein wichtiges Infrastrukturprojekt für den Berliner Südwesten und die gesamte Hauptstadtregion. Sie schafft zusätzliche Schienenkapazitäten vor allem im Regionalverkehr zwischen Berlin und Brandenburg, verbessert die Anbindung von Zehlendorf, Steglitz und Schöneberg und erhöht zugleich die Leistungsfähigkeit und Widerstandsfähigkeit des Berliner Eisenbahnknoten indem sie auch eine Redundanz schafft. Wir erwarten insbesondere hinsichtlich der täglichen Pendlerverkehre eine	Ja. Wer die Stammbahn politisch will, muss auch dafür sorgen, dass die Planung nach Abschluss der Vorplanung nicht wegen ungeklärter Finanzierung zum Stillstand kommt. Wir werden uns deshalb dafür einsetzen, dass Berlin seinen notwendigen Anteil an den weiteren Planungs- und Genehmigungskosten rechtzeitig absichert und gemeinsam mit Brandenburg und dem Bund eine belastbare Anschlussfinanzierung vereinbart. Wir setzen uns dafür ein, dass die notwendigen Finanzierungsvereinbarungen möglichst mehrere Planungsphasen umfassen, um ohne zeitliche Verzögerungen nahtlose Übergänge von einer zur nächsten Projektphase	Neue Bahnhöfe dürfen aus unserer Sicht nicht isoliert als Bahnsteige geplant werden. Entscheidend ist, dass aus ihnen funktionierende Mobilitätsknoten und attraktive Teile ihres jeweiligen Umfelds werden. Erstens müssen die neuen beziehungsweise erweiterten Stationen barrierefrei, sicher, sauber und gut beleuchtet sein. Wege und Umsteigebeziehungen müssen kurz, verständlich und möglichst komfortabel gestaltet werden. Zweitens wollen wir Regionalbahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Fahrrad, Fußverkehr

	spürbare Verlagerung vom Auto auf die Regionalbahn. Die FDP Berlin hat deshalb beschlossen, die Reaktivierung der Stammbahn im Rahmen von i2030 zu priorisieren. Unser politisches Ziel bleibt, die entsprechenden Schienenprojekte bis Ende der 2030er Jahre umzusetzen. Gerade eine wachsende Metropolregion darf Verkehrsplanung nicht an der Landesgrenze enden lassen. Die Stammbahn bietet die Chance, Berlin und Brandenburg enger miteinander zu verbinden und zugleich neue Möglichkeiten für überregionale Verbindungen zu schaffen. Wir wollen darüber hinaus die U3 perspektivisch über Mexikoplatz hinaus bis Düppel-Kleinmachnow verlängern und hatten dazu in der BVV Steglitz-Zehlendorf mit einem Antrag bereits eine Initiative ergriffen. Es geht uns dabei darum, die Planungen frühzeitig so aufeinander abzustimmen, dass dort langfristig ein leistungsfähiger Umsteigeknoten zwischen Regionalbahn, U-Bahn, Bus und weiteren Verkehrsmitteln entstehen kann und dass idealerweise beide Projekte Stammbahn und U3 Verlängerung bis Düppel-Kleinmachnow gleichzeitig in Betrieb gehen.	zu gewährleisten. Dabei ist für uns klar: Ein länderübergreifendes Infrastrukturprojekt dieser Größenordnung kann nicht allein aus dem Berliner Landeshaushalt betrachtet werden. Berlin und Brandenburg müssen ihre Verantwortung gemeinsam wahrnehmen, und auch der Bund muss entsprechend der überregionalen Bedeutung des Projekts eingebunden werden. Die derzeit laufende Nutzen-Kosten-Untersuchung ist dabei ein wichtiger nächster Meilenstein. Bei einem positiven Ergebnis muss der Übergang in die anschließenden Planungsphasen ohne vermeidbare Verzögerung erfolgen. Für uns gehören Investitionen in leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zu den Zukunftsinvestitionen des Landes. Haushaltsdisziplin und Investitionen sind dabei kein Widerspruch: Gerade bei wichtigen Infrastrukturvorhaben braucht es klare Prioritäten, transparente Kosten und verlässliche Zeitpläne.	und Auto sinnvoll miteinander verknüpfen. Buslinien und andere ÖPNV-Angebote müssen auf die neuen Stationen und deren Fahrpläne abgestimmt werden. Gerade am möglichen Halt Düppel-Kleinmachnow sehen wir zudem langfristig die Chance, mit einer Weiterführung der U3 einen besonders leistungsfähigen Netzknoten zu schaffen. Drittens brauchen wir eine bedarfsgerechte Parkraumplanung. Wir halten nichts davon, Parkplätze unabhängig von der tatsächlichen Nachfrage grundsätzlich zu verknappten. Gerade dort, wo Menschen aus weniger dicht erschlossenen Gebieten zur Bahn kommen, müssen vernünftige Umsteigemöglichkeiten vorhanden sein. Gleichzeitig sollte wertvolle Fläche effizient genutzt werden. Dazu gehören auch sichere und ausreichend dimensionierte Fahrradabstellanlagen sowie intelligente Park-and-Ride-Lösungen, wo sie verkehrlich sinnvoll sind. Beispielsweise könnten eine Anzahl reservierbarer P&R Parkplätze an geeigneten Bahnhöfen (z.B. Station Europarc Dreilinden) ein attraktives Angebot für Pendler darstellen. Viertens muss der Lärmschutz von Beginn an Bestandteil der Planung sein. Wir wollen neue Mobilitätsangebote schaffen, ohne vermeidbare Belastungen für die Anwohner in Kauf zu nehmen. Deshalb müssen moderne technische Möglichkeiten zur Verringerung von Schienen- und Betriebslärm frühzeitig geprüft werden. Entscheidend ist für uns ein wirksamer, verhältnismäßiger und an der tatsächlichen Belastung orientierter Lärmschutz. Auch das Bahnhofsumfeld muss von Anfang an mitgedacht werden. Gute Beleuchtung, sichere Wege, Aufenthaltsqualität, gute Informationen, Barrierefreiheit und eine gute Anbindung an die umliegenden Quartiere gehören für uns ebenso zu einem modernen Bahnhofprojekt wie Gleise
--	---	--	---

			und Bahnsteige. Zusammenfassend gilt für uns: Wir wollen die Stammbahn. Wir wollen, dass die laufende Vorplanung zügig abgeschlossen und bei positiver Nutzen-Kosten-Bewertung ohne Finanzierungslücken in die nächsten Planungsphasen überführt wird. Unser Ziel ist dabei nicht nur die Wiederherstellung einer historischen Bahnstrecke, sondern ein modernes, leistungsfähiges und vernetztes Mobilitätsangebot für den Berliner Südwesten und die gesamte Hauptstadtregion.
--	--	--	--