

„Was tun Sie für die Stammbahn?“

Wahlprüfsteine in Form von drei Fragen zur Stammbahn haben wir den 15 Direktkandidatinnen und Direktkandidaten von CDU, SPD, Bündnis 90 / Die Grünen, Die Linke und FDP zur Wahl zum Deutschen Bundestag am 23. Februar 2025 aus 3 Wahlkreisen in Brandenburg a. d. Havel, Potsdam und Berlin Steglitz-Zehlendorf vorgelegt.

Das Ergebnis: 12 Kandidatinnen und Kandidaten haben reagiert, und 11 inhaltlich Stellung genommen. Ihre **Unterstützung beim Wiederaufbau und bei der Finanzierung der Stammbahn als Regionalbahn** von Brandenburg a. d. Havel über Werder (Havel), Potsdam, Kleinmachnow, Zehlendorf, Steglitz und Schöneberg nach Berlin Hbf. erklären – in der Reihenfolge der Wahlkreise –

WK 60 (Brandenburg a. d. Havel): **Christin Willnat** (Die Linke), **Matti Karstedt** (FDP)

WK 61 (Potsdam): **Olaf Scholz** (SPD), **Tabea Gutschmidt** (CDU), **Isabelle Vandré** (Die Linke), **Linda Teuteberg** (FDP)

WK 78 (Berlin Steglitz-Zehlendorf): **Adrian Grasse** (CDU), **Ruppert Stüwe** (SPD), **Nina Stahr** (Bündnis90/Die Grünen), **Marcus Otto** (Die Linke), **Henning Krumrey** (FDP)

[Die Wahlprüfsteine wurden am 16.01.2025 per Email versandt, mit der Bitte um Beantwortung bis zum 08.02.2025. Schriftliche Erinnerung am 09.02.2025; Schluss der Liste am 16.01.2025]

Unser Anschreiben vom 16.01.2005:	Der Wiederaufbau der Berlin-Potsdamer Stammbahn ist seit nunmehr über 35 Jahren in der öffentlichen Diskussion . Wie bekannt, bietet die gewidmete und freie Trasse die Möglichkeit, den Bahn-Knoten Berlin auszubauen und die hochfrequentierte Schienenverbindung zwischen Berlin und Potsdam zu entlasten. Gleichzeitig würden Berlin-Schöneberg und Berlin-Steglitz-Zehlendorf an den Regionalverkehr und Kleinmachnow erstmals seit dem Mauerbau 1961 wieder an die Schiene angebunden. Der Wiederaufbau der Stammbahn wird zudem einen Beitrag für Klimaschutz und Verkehrswende leisten. 2022/23 haben die Länder Brandenburg und Berlin sowie die Deutsche Bahn AG zwei Systemscheide getroffen: für die Reaktivierung der Stammbahn auf der alten Trasse zwischen Griebnitzsee und Zehlendorf , nicht entlang der Wanneseebahn, und für eine Regionalbahn . Das Projekt befindet sich in der Leistungsphase 2, mittlerweile wurden Planungsbüros mit der Vorplanung beauftragt. Die Länder Brandenburg und Berlin haben die dazu notwendigen Mittel bereitgestellt. Die Vorplanung soll 2026 abgeschlossen sein . Dann wird es um die Frage der Finanzierung gehen. Mit Blick auf Ihre Kandidatur für den Deutschen Bundestag möchten wir Sie bitten, zu den nachfolgenden Fragen Stellung zu nehmen,
--	---

	Was werden Sie zum Wiederaufbau der Stammbahn beitragen?	Wie wollen Sie die Länder Berlin und Brandenburg sowie die Deutsche Bahn AG motivieren, die Finanzierung der Baumaßnahme sicherzustellen?	Welche Möglichkeiten der finanziellen Unterstützung durch die Bundesregierung sehen Sie, ggf. mittels Bundeschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) oder Gemeinverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) oder auch darüber hinaus?
Wahlkreis 60 Brandenburg an der Havel – Potsdam-Mittelmark I – Havelland III – Teltow-Fläming I			
Sonja Eichwede, (SPD) Antwort am 16.01.2025	<p><i>Sehr geehrter Herr Bösken, sehr geehrte Frau Hobohm, sehr geehrter Herr Klocksinn,</i></p> <p><i>Frau Eichwede bedankt sich herzlich für Ihre Zuschrift. Ich darf Sie darauf hinweisen, dass die Wahlprüfsteine, die an die SPD-Kandidierenden gerichtet werden, zentral über das Willy-Brandt-Haus beantwortet werden. Für den Fall, dass Sie nicht bereits mit den dortigen Kolleg:innen in Kontakt stehen, haben wir uns erlaubt Ihre Anfrage zur Beantwortung dorthin weiterzuleiten.</i></p> <p><i>Mit freundlichen Grüßen</i> SV</p>		
Dr. Saskia Ludwig MdB (CDU)	keine Reaktion auf Anschreiben vom 16.01.2025 und Erinnerung vom 09.02.2025		
Sylvana Specht (Bündnis90/Die Grünen)	keine Reaktion auf Anschreiben vom 16.01.2025 und Erinnerung vom 09.02.2025		
Christin Willnat (Die Linke) Antwort am 06.02.2025	Die Linke setzt sich für die Reaktivierung von Bahnstrecken ein. Wir halten dies für einen wichtigen Baustein für einen gut ausgebauten, flächendeckenden ÖPNV. Auch die Reaktivierung der Stammbahn ist für uns ein wichtiges Projekt. Die Linke in Berlin und in Brandenburg machen seit Jahren Druck damit es hier zu einer zügigen Realisierung kommt.	Sowohl auf Landesebene als auch im Bundestag werden wir die Reaktivierung von Bahnstrecken weiter in den Blick nehmen und uns nach den Fortschritten erkundigen, damit weder die Landesregierung noch der Bund sich dort aus der Verantwortung ziehen können. Wir werden auch die Stammbahn im Rahmen dessen aktiv begleiten.	Die Linke spricht sich dafür aus die Bahnfinanzierung neu zu strukturieren. Die verschiedenen Töpfe für die Bahninfrastrukturfinanzierung tragen nicht dazu bei, eine schnelle Sanierung und den Ausbau der Bahn und damit auch der Bahninfrastruktur zu realisieren. Wir fordern einen Infrastrukturfond nach Schweizer Vorbild auch für die Bahn, damit eine gesicherte,

			überjährige Finanzierung sichergestellt ist, um Projekte schneller zu realisieren. In dessen Rahmen werden wir uns auch für die Sicherstellung von Mitteln für die Reaktivierung von Bahnstrecken einsetzen und dabei auch die Stammstrecke im Blick haben.
<p>Matti Karstedt (FDP)</p> <p>Antwort am 07.02.2025</p>	<p>Der Wiederaufbau könnte durch öffentlich-private Partnerschaften realisiert werden. Dabei würde der Staat die Rahmenbedingungen und eventuell die Grundfinanzierung stellen, während private Investoren die eigentlichen Bau- und Betriebskosten übernehmen. Dies könnte durch einen wettbewerblichen Ausschreibungsprozess geschehen, bei dem private Unternehmen Konzepte für den Wiederaufbau der Strecke und den späteren Betrieb einreichen.</p>	<p>Beide Bundesländer und die DB würden von einer Wiederinbetriebnahme profitieren, primär würden der Kfz-Verkehr aber auch die S-Bahnlinie 7 und der Regionalverkehr entlastet werden. Zudem würde die Regionalentwicklung gefördert werden. Durch eine Anbindung an den ÖPNV erhöht sich die Attraktivität als Wohngegend, aber auch für Einzelhandel, Industrie und sämtliche wirtschaftliche Investitionen und Gründungen. Zusätzlich zu den Bundesländern und der DB sollten private Investoren eingebunden werden. Denn durch ein marktwirtschaftliches Konzept könnten nötige Finanzierungen gestemmt werden.</p>	<p>Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG): Die FDP setzt sich hier für eine möglichst effiziente Verwendung der Mittel ein, etwa durch eine stärkere Einbeziehung privater Investoren oder Partnerschaften mit der Wirtschaft.</p> <p>Gemeinverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG): Hier geht es vor allem um die Unterstützung von Infrastrukturprojekten im Bereich des Schienenverkehrs, beispielsweise durch die Bereitstellung von Fördermitteln für den Ausbau von Regional- und S-Bahn-Verbindungen. Die FDP würde auch hier darauf achten, dass die Mittel gezielt und effizient eingesetzt werden, um eine möglichst hohe Wirkung zu erzielen. Darüber hinaus sollten private Investitionen eine Rolle spielen. Wie bereits erwähnt ist der Ausbau von Infrastruktur ebenfalls im Sinne der Wirtschaft. Unternehmen und Industrie hier mit einzubeziehen, ist für alle Beteiligten sinnvoll, um die Finanzierung zu sichern.</p>
<p>Wahlkreis 61 Potsdam – Potsdam-Mittelmark II – Teltow-Fläming II</p>			
<p>Olaf Scholz (SPD)</p> <p>Antwort am 17.02.2025</p>	<p><i>Sehr geehrte Frau Hobohm, lieber Herr Bösken und Herr Klocksinn, liebe Mitglieder der Bürgerinitiative Stammbahn, eine gute Verkehrsanbindung ist zentrales Schlüsselement für die nachhaltige Entwicklung Kleinmachnows. Die Reaktivierung der Stammbahn spielt dabei eine wichtige Rolle. Viele Pendler aus Potsdam und dem Südosten Berlins sind auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen, um in die Städte und zu ihren Arbeitsplätzen zu kommen. Ein gut funktionierender öffentlicher Personennahverkehr spielt außerdem eine wesentliche Rolle für das Erreichen der Klimaneutralität. Der Ausbau der Stammbahn ist mir deswegen ein wichtiges Anliegen, für das ich mich gemeinsam mit den regionalen</i></p>		

	<p><i>Landtagsabgeordneten und den Kleinmachnower Lokalpolitikern einsetze. Die Stammbahn ist wichtig für das Erreichen der Zielsetzung des Deutschlandtaktes und steht damit auf der Agenda des Netzausbaus in Deutschland. Die SPD Brandenburg setzt sich darüber hinaus dafür ein, dass alle Gemeinden mindestens im Stundentakt an größere Gemeinden und Bahnhöfe angebunden werden. Wichtige Infrastrukturprojekte scheitern oft an der Finanzierung. Deswegen setze ich mich für eine moderate Reform der Schuldenbremse ein, damit Investitionen in wichtige Infrastrukturprojekte getätigt werden können. Davon können auch Projekte wie die Stammbahn profitieren. Eine Reform der Schuldenbremse für den Bund ermöglicht, die für Investitionen notwendigen Schulden aufzunehmen. Kommende Generationen dürfen keine „Investitionsschulden“ erben, weil wir unsere Infrastruktur auf Verschleiß gefahren haben. Neben der Einführung von Ausnahmetatbeständen von der Schuldenbremse für wichtige Zukunftsinvestitionen spricht sich die SPD für eine flexiblere Ausgestaltung der Defizitregel aus. Die Länder sollen Möglichkeiten der Kreditaufnahme erhalten, um Investitionen zu tätigen. Die aufgenommenen Schulden werden als Finanzierungskosten über viele Jahre gerecht verteilt werden. In den vergangenen Jahren hat der Bundestag das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz so verbessert, dass eine Vielzahl neuer Möglichkeiten zur Finanzierung des schienengebundenen ÖPNV geschaffen und die zur Verfügung stehenden Bundesfinanzhilfen erhöht wurden. Dadurch sind die Länder und Kommunen in die Lage versetzt worden, den ÖPNV noch umfassender zu verbessern und attraktiv zu gestalten. Die Mittel können auch für die Elektrifizierung und Reaktivierung von Schienenstrecken verwendet werden oder um die Kapazität auf den Schienenstrecken zu erhöhen. Mir ist wichtig, dass die Reaktivierung der Stammbahn in Abstimmung mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort geschieht. Das betrifft insbesondere auch die Schaffung eines guten Parkkonzepts sowie die Förderung von Alternativen wie Carsharing und der Anreise zum (zukünftigen) Bahnhof mit dem Fahrrad. Ich wünsche Ihnen weiterhin großen Erfolg bei Ihrer Arbeit und danke Ihnen für den Einsatz. Ich freue mich darauf, die Stammbahn pünktlich zu ihrem 200. Geburtstag wieder in Betrieb zu sehen. Schöne Grüße Olaf Scholz</i></p>		
<p>Annalena Baerbock MdB (Bündnis90/Die Grünen)</p>	<p>keine Reaktion auf Anschreiben vom 16.01.2025 und Erinnerung vom 09.02.2025</p>		
<p>Tabea Gutschmidt (CDU) Antwort am 12.02.2025</p>	<p>Potsdam und Teltow /Kleinmachnow /Stahnsdorf (TKS) sind wachsende Städte und Gemeinden. Potsdam ist bereits heute bei einer Einwohnerzahl von 187.000 Menschen, auch TKS kommen gemeinsam auf 62.000 Einwohner, Tendenz steigend. Potsdam ist die Hochburg Brandenburgs, wenn es um die</p>	<p>Im Rahmen der i2030 Projekte gehen die Länder Berlin und Brandenburg bereits in die Finanzierung der Vorplanungsphase. Die Länder und Bahn werden das Projekt nicht allein stemmen können. Daher ist es wichtig, dass auch der Bund mit einsteigt.</p>	<p>Die Reaktivierung von Schienenstrecken gehört zu den nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) förderungsfähigen Vorhaben. Gespräche zwischen den beteiligten Landesregierungen und der Bundesregierung laufen bereits. Die Allianz Pro Schiene hat das Vorhaben aufgelistet und unterstützt die</p>

	<p>Pendlerbewegungen geht. Mehr Wachstum bedeutet auch noch mehr Pendler. Daher hat die Stadt ein großes Interesse an der Wiederbelebung der Stammbahn. Neben der Linie Potsdam-Gesundbrunnen, der Hauptstrecke des RE1 Magdeburg-Potsdam-Berlin und der S-Bahn-Anbindung zum Hbf-Berlin bietet die Stammbahn eine weitere attraktive Linie über Kleinmachnow-Zehlendorf. Auch die CDU ist diesem Projekt sehr zugeneigt, bringt doch eine gute Anbindung auch neues Wachstum mit sich. Natürlich ist mir bewusst, dass es nicht nur Befürworter dieser Stammbahn gibt. Gerade in Kleinmachnow haben die Bürgerinnen und Bürger berechnete Sorgen. Aufgabe der Politik und auch der Bahn wird es sein, die laufenden Planungsphasen Schritt für Schritt und vollkommen transparent nach außen zu tragen, damit die Stammbahn und deren Stationen die maximale Akzeptanz erfahren. Gerade jetzt in der frühzeitigen Planung ist es wichtig zum aktuellen Stand zu informieren und die Anliegen und Ideen der Anwohnerinnen und Anwohner in den Prozess mit einfließen zu lassen. Auch als zukünftige Bundestagsabgeordnete werde ich mich für eine solche Kommunikation einsetzen und sehe mich auch als Bindeglied zwischen Bahn, Politik und Bürgern.</p>		<p>Reaktivierung der Stammbahn ebenfalls. Eine sehr gute Übersicht finden Sie hier: https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/reaktivierung-bahnstrecken/</p>
<p>Isabelle Vandré (Die Linke)</p> <p>Antwort am 21.01.2025</p>	<p>Die Linke setzt sich für die Reaktivierung von Bahnstrecken ein. Wir halten dies für einen wichtigen Baustein für einen gut ausgebauten, flächendeckenden ÖPNV. Auch die Reaktivierung der Stammbahn ist für uns ein wichtiges Projekt. Die Linke</p>	<p>Sowohl auf Landesebene als auch im Bundestag werden wir die Reaktivierung von Bahnstrecken weiter in den Blick nehmen und uns nach den Fortschritten erkundigen, damit weder die Landesregierung noch der Bund sich dort</p>	<p>Die Linke spricht sich dafür aus die Bahnfinanzierung neu zu strukturieren. Die verschiedenen Töpfe für die Bahninfrastrukturfinanzierung tragen nicht dazu bei, eine schnelle Sanierung und den Ausbau der Bahn und damit auch der</p>

	<p>in Berlin und in Brandenburg machen seit Jahren Druck damit es hier zu einer zügigen Realisierung kommt.</p>	<p>aus der Verantwortung ziehen können. Wir werden auch die Stammbahn im Rahmen dessen aktiv begleiten.</p>	<p>Bahninfrastruktur zu realisieren. Wir fordern einen Infrastrukturfond nach Schweizer Vorbild auch für die Bahn, damit eine gesicherte, überjährige Finanzierung sichergestellt ist, um Projekte schneller zu realisieren. In dessen Rahmen werden wir uns auch für die Sicherstellung von Mitteln für die Reaktivierung von Bahnstrecken einsetzen und dabei auch die Stammstrecke im Blick haben.</p>
<p>Linda Teuteberg MdB (FDP)</p> <p>Antwort am 11.02.2025</p>	<p>Den Wiederaufbau der „Stammbahn“ sehen wir Freien Demokraten als ein attraktives und sinnvolles Mobilitätsangebot, denn für die FDP endet die Metropolregion nicht am S-Bahn-Ring. Ich werde mich dafür einsetzen, die Planung und Genehmigung zu beschleunigen. Wir wollen bei jeder Investition in die Schieneninfrastruktur die Voraussetzungen für die Automatisierung bzw. für den führerlosen Betrieb prüfen lassen. Dazu ist die Strecke der „Stammbahn“ hervorragend geeignet.</p>	<p>Wir Freie Demokraten wollen das mit Brandenburg vereinbarte i2030-Programm zum Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Metropolregion zügig umsetzen. Dabei sind Maßnahmen vorzuziehen, die schnell spürbare Entlastungen für den Individualverkehr und den ÖPNV bringen. Dazu zählt insbesondere die Stammbahn. Beide Bundesländer und die DB würden von einer Wiederinbetriebnahme profitieren, denn durch die Stammbahn würde Kfz-Verkehr insbesondere in die Berliner Stadtteile am südlichen Stadtrand reduziert, aber auch die S-Bahnlinie 7 und der Regionalverkehr entlastet. Ob in der Opposition oder mit Regierungsbeteiligung: Öffentlicher Druck für die Notwendigkeit der Stammbahn ist ein wesentlicher Hebel, der Realisierung näher zu kommen und die vorhandenen Mittel hierhin zu lenken. Auch sehen wir die Chance einer intelligenten Optimierung des Wirtschaftsverkehrs durch den Wiederaufbau der „Stammbahn“ bei Verknüpfung mit der Goerzbahn-Strecke. Dabei sind unbedingt Kooperationen mit der Privatwirtschaft einzubeziehen.</p>	<p>Sollte ich in den Bundestag gewählt werden, werde ich mich für die Stammbahn einsetzen – auch wenn ich nicht Mitglied im Verkehrsausschuss würde, also direkt in diesem Bereich Verantwortung übernehmen könnte. Der Bundesrat hat sich am 14.06.2024 auf die Bereitstellung von 7,5 Milliarden Euro für einmalig anfallenden Aufwand beim Schienenausbau geeinigt, um bestehende Hemmnisse im Personen- und Güterverkehr zu beseitigen. In den vergangenen Jahren wurden stets nicht alle für den Schienenausbau bereitgestellten Mittel tatsächlich auch verausgabt – mal dauerten die Planungsverfahren länger, mal die Genehmigung. Das zeigt, dass auch hier Bürokratieabbau dringlich ist. Die Planungs- und Genehmigungsverfahren für die Stammbahn zu beschleunigen ist das beste Mittel, um dieses Projekt voranzubringen. Dann lassen sich auch die vorhandenen Finanzierungsmittel nutzen. Grundsätzlich achtet die FDP darauf, dass die öffentlichen Mittel gezielt und effizient eingesetzt werden, um eine möglichst hohe Wirkung zu erzielen. Dies gilt natürlich auch für BSWAG und GVFG. Die Einbindung privater Investoren kann ein Instrument sein, hier noch stärker auf Effizienz hinzuwirken.</p>

			<p>Zusätzlich zu Bundes- und Ländermitteln sollten private Investoren eingebunden werden. Denn durch ein marktwirtschaftliches Konzept könnten nötige Finanzierungen leichter gestemmt werden.</p> <p>Der Einsatz von privatem Kapital oder die Ausschreibung einzelner Streckenabschnitte könnten das Bauvorhaben zusätzlich beschleunigen.</p>
<p>Wahlkreis 78 Berlin-Steglitz – Zehlendorf</p>			
<p>Adrian Grasse (CDU)</p> <p>Antwort am 11.02.2025</p>	<p>Die Potsdamer Stammbahn ist für den Bezirk Steglitz-Zehlendorf und damit den Wahlkreis, DAS prioritäre Projekt im (über-)regionalen Verkehr des kommenden Jahrzehnts. Allein drei neue Regionalbahnhöfe werden neue attraktive Verkehrsverbindungen in die Berliner City und nach Brandenburg bieten. Und gerade diese neuen Bahnstationen in Düppel, Zehlendorf und am Rathaus Steglitz benötigen in den nun laufenden Planungsphasen einen intensiveren Blick. Die Vorplanung läuft. Das heißt, dass jetzt die Pflöcke zur Gestaltung der Umfelder der Stationen gesetzt werden. Auch wird die Trassierung zwischen Düppel und Zehlendorf sowie im Bereich Kohlhasenbrück nur mit einer offenen Kommunikation seitens der Deutschen Bahn zur Akzeptanz des Vorhabens führen.</p> <p>Wir stehen an der Seite der Anwohner, wenn es um ihren Schutz und ihre berechtigten Interessen geht. Daher werde ich die Deutsche Bahn auffordern, frühzeitig zum aktuellen Stand der</p>	<p>Es ist gut, dass die Länder Berlin und Brandenburg die Planungsphasen (vor-)finanzieren. Bis zur Phase der Genehmigungsplanung sollte dies auch, analog der weiteren i2030-Projekten, passieren. Die Umsetzung des Projekts wird allerdings nicht ohne eine überwiegende Finanzierung des Bundes möglich sein.</p> <p>Die laufende Planung wird überzeugende Gründe zum Wiederaufbau benennen müssen und diese in Zahlen (bspw. für das standardisierte Verfahren) umlegen. Die Stammbahn wird auch für den überregionalen Schienenpersonenverkehr eine Rolle spielen und damit förderfähig sein. Alle anderen Wege der Finanzierung, werden in dieser Größenordnung nicht realistisch sein.</p>	

	<p>Planung zu informieren und die Anlieger aufrufen, interessiert Fragen zu stellen. Jetzt können Anregungen am einfachsten in die Planung übernommen werden. Das geht nur mit den Anliegern, um mögliche Probleme vor der Planfeststellung aufzulösen. Die persönlichen Belange müssen gehört werden. Ich baue hier auch auf die Unterstützung Ihrer Initiative.</p>		
<p>Ruppert Stüwe (SPD)</p> <p>Antwort am 28.01.2025</p>	<p>Die Stammbahn ist ein wichtiger Baustein zur Verkehrswende in Berlin. Sie ermöglicht eine schnelle Verbindung zwischen Potsdam und der Berliner Innenstadt und entlastet gleichzeitig die S-Bahn.</p> <p>Ich bin schon seit langem in regelmäßigen Gesprächen zum Wiederaufbau der Stammbahn. Diese werde ich auch in Zukunft fortsetzen, den oftmals lassen sich auch Probleme und Missverständnisse im direkten Austausch ausräumen. Hier sehe ich eine wichtige Aufgabe als Abgeordneter, Mittler zwischen den verschiedenen Parteien zu sein.</p> <p>Im Austausch mit meinen Kolleg:innen im Bundestag werde ich mich dafür einsetzen, dass der Bund auch Mittel zum Wiederaufbau zur Verfügung stellt.</p>	<p>Alle drei angesprochenen Akteure haben sich zur Stammbahn bekannt, das ist zunächst ein sehr wichtiger Schritt, da wir dann nicht mehr über die grundsätzliche Bereitschaft sprechen müssen.</p> <p>Als Bundestagsabgeordneter habe ich keinen Einfluss auf die Haushalte der Länder Berlin und Brandenburg, werde aber natürlich in Gespräch weiterhin für das Projekt werben und seine Vorteile aufzeigen, damit die Finanzierung von allen Beteiligten sichergestellt wird.</p>	<p>Grundsätzlich kommen auch Bundesmittel für die Finanzierung in Frage, Ausbau des Schienennetzes ist gesamtgesellschaftliche Aufgabe, an der sich alle relevanten Akteure auch finanziell beteiligen sollten, wie das im Detail aussieht wird nach der Vorplanung Gegenstand von Gesprächen zwischen Brandenburg/Berlin und dem Bund sein.</p>
<p>Nina Stahr (Bündnis90/Die Grünen)</p> <p>Antwort am 07.02.2025</p>	<p><i>Sehr geehrter Herr Bösken, sehr geehrte Frau Hobohm, sehr geehrter Herr Klocksin, sehr geehrte Mitglieder der Bürgerinitiative Stammbahn,</i></p> <p><i>vielen Dank für Ihr Schreiben und Ihr unermüdliches Engagement für die Reaktivierung der Berlin-Potsdamer Stammbahn. Die Wiederanbindung dieser Strecke ist ein entscheidender Beitrag zur Verkehrswende in Berlin und Brandenburg – insbesondere für eine bessere Anbindung Kleinmachnows und des Berliner Südwestens sowie für dichtere Verbindungen nach Potsdam. Sie schafft neben der S1 eine schnelle und leistungsfähige Verbindung in die Innenstadt, stärkt den Zusammenhalt der beiden Landeshauptstädte und ermöglicht Kleinmachnow erstmals seit Jahrzehnten wieder einen Bahnanschluss.</i></p> <p><i>Als Bündnisgrüne setzen wir uns auf allen politischen Ebenen für die Reaktivierung der Stammbahn ein:</i></p>		

	<ul style="list-style-type: none"> • Im Bezirk Steglitz-Zehlendorf unterstützen wir das Projekt seit Langem. Wir haben es in unserem Programm fest verankert und auch im Zählergemeinschaftsvertrag mit SPD und FDP als klares Ziel festgeschrieben. Gemeinsam setzen wir uns für eine zügige Umsetzung ein. • Auf Landesebene haben wir mit dem i2030-Programm bereits 2017 die Grundlage für dieses und weitere Schienenprojekte gelegt – ein Programm, das erfreulicherweise auch von der aktuellen Regierung fortgeführt wird. Unter Rot-Grün-Rot haben wir die Stammbahn 2021 zudem im Koalitionsvertrag verankert. Nun treiben wir das Vorhaben aus der Opposition heraus weiter voran und setzen uns für eine gesicherte Finanzierung ein. • Auf Bundesebene werde ich mich dafür einsetzen, dass die Reaktivierung der Stammbahn weiterhin priorisiert und die Entwurfs- und Genehmigungsplanung finanziell abgesichert wird. Nur mit gesicherten Mitteln kann das Projekt planmäßig voranschreiten und volle Kostentransparenz gewährleistet werden. <p>Der Wiederaufbau der Stammbahn ist nicht nur ein Mobilitätsprojekt, sondern auch ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz. Daher werde ich mich mit Nachdruck dafür einsetzen, dass dieses Vorhaben die notwendige Unterstützung erhält – sei es über das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG), das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) oder weitere Finanzierungsinstrumente.</p> <p><i>Ich freue mich auf den weiteren Austausch mit Ihnen und stehe jederzeit für Gespräche zur Verfügung.</i> Mit freundlichen Grüßen, Nina Stahr</p>		
<p>Marcus Otto (Die Linke)</p> <p>Antwort am 07.02.2025</p>	<p>Ich werde mich, wenn ich gewählt werde, im Sinne unseres Wahlprogramms für den Wiederaufbau der Stammbahn einsetzen. Die Linke plant allgemein mit ihrem Wahlprogramm eine deutliche Veränderung des modal split weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu Fuß- und Fahrradverkehr, ÖPNV und Bahnen. Unter anderem fordern wir: "Damit die Bahn wieder pünktlich und zuverlässig fährt, muss das Netz saniert, elektrifiziert, müssen Strecken reaktiviert und ausgebaut werden, natürlich barrierefrei. Wir halten am Ziel fest, bis 2030 den Anteil des Schienengüterverkehrs mindestens auf 25 Prozent zu erhöhen und den Schienenpersonenverkehr zu verdoppeln". Wir fordern weiter ein Milliarden Investitionsprogramm für die Bahn und Entlastungen für den</p>	<p>Sowohl auf Landesebene als auch im Bundestag wird Die Linke die Reaktivierung von Bahnstrecken weiter im Blick behalten. Gerade als Umweltpolitiker halte ich es für essenziell die Fortschritte in meinem Wahlkreis im Blick zu halten und als wahrscheinlicher Vertreter der Opposition den Ausbau in der öffentlichen Debatte zu halten, damit Land und Bund ihrer Verantwortung nachkommen. Die Stammbahn bleibt dabei ein sehr zentrales Projekt für unseren Bezirk.</p>	<p>Die Linke möchte die Bahnfinanzierung neustrukturieren. Die diversen Töpfe für die Bahninfrastrukturfinanzierung bremsen eine schnelle Sanierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur aus. Wir wollen einen Infrastrukturfond wie in der Schweiz, damit eine gesicherte, überjährige Finanzierung sichergestellt ist, um Projekte schneller zu realisieren. In dessen Rahmen würden wir uns in politischer Verantwortung auch für die Sicherstellung von Mitteln für die Reaktivierung von Bahnstrecken einsetzen und dabei auch die Stammstrecke im Blick haben.</p>

	<p>Bahnverkehr. Für den Verkehrsraum Berlin Brandenburg spielt die Stammbahn dabei für uns eine herausragende Funktion, um das Netz attraktiver zu machen, Orte wie Kleinmachnow wieder an das Bahnnetz anzuschließen und Fahrzeiten zu verkürzen. Sie ist wichtiger Baustein für das flächendeckende ÖPNV-Netz. Sowohl unsere Vertreter in Brandenburg als unsere Fraktion in Steglitz-Zehlendorf setzen uns seit Jahren für einen zügigen Ausbau der Stammbahn auf der historischen Route ein.</p>		
<p>Henning Krumrey (FDP)</p> <p>Antwort am 10.02.2025</p>	<p>Der Wiederaufbau der „Stammbahn“ ist für die FDP ein attraktives Mobilitätsangebot in die Außenbereiche und in die Metropolregion, denn für uns Freie Demokraten endet Berlin nicht am S-Bahn-Ring. Ich werde mich dafür einsetzen, die Planung und Genehmigung zu beschleunigen.</p> <p>Wir wollen bei jeder Investition in die Schieneninfrastruktur die Voraussetzungen für die Automatisierung bzw. für den führerlosen Betrieb prüfen lassen. Dazu ist die Strecke der „Stammbahn“ hervorragend geeignet.</p>	<p>Wir Freie Demokraten wollen das mit Brandenburg vereinbarte i2030-Programm zum Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Metropolregion zügig umsetzen. Dabei sind Maßnahmen vorzuziehen, die schnell spürbare Entlastungen für den Individualverkehr und den ÖPNV bringen. Dazu zählt insbesondere die Stammbahn. Beide Bundesländer und die DB würden von einer Wiederinbetriebnahme profitieren, denn durch die Stammbahn würde Kfz-Verkehr insbesondere in die Berliner Stadtteile am südlichen Stadtrand reduziert, aber auch die S-Bahnlinie 7 und der Regionalverkehr entlastet.</p> <p>Ob in der Opposition oder mit Regierungsbeteiligung: Öffentlicher Druck für die Notwendigkeit der Stammbahn ist ein wesentlicher Hebel, der Realisierung näher zu kommen und die vorhandenen Mittel hierhin zu lenken. Auch sehen wir die intelligente Optimierung des Wirtschaftsverkehrs durch den Wiederaufbau der „Stammbahn“ bei Verknüpfung mit der Goerzbahn-Strecke gegeben. Dabei sind unbedingt</p>	<p>Sollte ich in den Bundestag gewählt werden, werde ich mich für die Stammbahn einsetzen – auch wenn ich nicht Mitglied im Verkehrsausschuss würde, also direkt in diesem Bereich Verantwortung übernehmen könnte.</p> <p>Der Bundesrat hat sich am 14.06. 2024 auf die Bereitstellung von 7,5 Milliarden Euro für einmalig anfallenden Aufwand beim Schienenausbau geeinigt, um bestehende Hemmnisse im Personen- und Güterverkehr zu beseitigen.</p> <p>In den vergangenen Jahren wurden stets nicht alle für den Schienenausbau bereitgestellten Mittel tatsächlich auch verausgabt – mal dauerten die Planungsverfahren länger, mal die Genehmigung. Das zeigt, dass auch hier Bürokratieabbau dringlich ist. Die Planungs- und Genehmigungsverfahren für die Stammbahn zu beschleunigen ist das beste Mittel, um dieses Projekt voranzubringen. Dann lassen sich auch die vorhandenen Finanzierungsmittel nutzen.</p> <p>Grundsätzlich achtet die FDP darauf, dass die öffentlichen Mittel gezielt und effizient eingesetzt werden, um eine möglichst hohe</p>

		<p>Kooperationen mit der Privatwirtschaft einzubeziehen.</p>	<p>Wirkung zu erzielen. Dies gilt natürlich auch für BSWAG und GVFG. Die Einbindung privater Investoren kann ein Instrument sein, hier noch stärker auf Effizienz hinzuwirken.</p> <p>Zusätzlich zu Bundes- und Ländermitteln sollten private Investoren eingebunden werden. Denn durch ein marktwirtschaftliches Konzept könnten nötige Finanzierungen leichter gestemmt werden. Der Einsatz von privatem Kapital oder die Ausschreibung einzelner Streckenabschnitte könnte das Bauvorhaben zusätzlich beschleunigen.</p>
--	--	--	---