

5.5 Mitfall-Variante D 11a

Bei der Mitfall-Variante D 11a wird das Regionalverkehrskonzept unverändert aus der Mitfall-Variante D 11 übernommen (siehe Abbildung 5.10). Änderungen ergeben sich beim Betriebszweig S-Bahn. Die ausschließlich in der HVZ zwischen Zehlendorf und Potsdamer Platz verkehrende dritte Zuggruppe der S1 (siehe Abbildung 4.2) wird aufgegeben, weil in diesem Abschnitt die S1 unmittelbar parallel zu den Regionalverkehrszügen der Potsdamer Stammbahn fährt.

5.5.1 Vorhaltungskosten Fahrzeuge und Betriebsführungskosten SPNV

Der in der Mitfall-Variante D 11 anfallende Mehraufwand im Bereich des Regionalverkehrs wird reduziert um die Einsparungen im Betriebszweig S-Bahn.

Bei den **Vorhaltungskosten Fahrzeuge** müssen

- ein 3-Wagen-DoSto-Zug und ein 5-Wagen-DoSto-Zug zusätzlich beschafft werden,
- mit Auflassung der S1-Verstärkerzuggruppe können drei BR 481 Halbzüge eingespart werden.

Hieraus resultiert im Saldo Mitfall-Variante D 11a - Ohnefall nur mehr ein Mehraufwand für die kapitalisierten Anschaffungskosten von 265 T€/Jahr.

Der Aufwand für die Unterhaltung der Fahrzeuge sinkt von 964 T€/Jahr in der Mitfall-Variante D 11 auf 814 T€/Jahr in der Mitfall-Variante D 11a.

In der Summe beläuft sich der Saldo der Vorhaltungskosten für die Mitfall-Variante D 11a (gegenüber dem Ohnefall) auf 1.079 T€/Jahr gegenüber einem Mehraufwand von 1.933 T€/Jahr bei der Mitfall-Variante D 11.

Auch bei den **Betriebsführungskosten SPNV** reduzieren sich gegenüber der Mitfall-Variante D 11 die Kosten:

- Beim Fahrpersonal fallen nur mehr Mehraufwendungen von 250 T€/Jahr (gegenüber 378 T€/Jahr in der Mitfall-Variante D 11),
- bei den Energiekosten nur mehr 195 T€/Jahr (gegenüber 237 T€/Jahr in der Mitfall-Variante D 11).

Durch die Auffassung der S1-Zuggruppe in der HVZ zwischen Zehlendorf und Potsdamer Platz kann rund 1 Mio. € an Aufwendungen eingespart werden. Der Mehraufwand gegenüber dem Ohnfall beläuft sich in der Mitfall-Variante D 11a auf 1.524 T€/Jahr (gegenüber 2.548 T€/Jahr in der Mitfall-Variante D 11).

5.5.2 Verkehrliche Auswirkungen

Die Reduktion des S-Bahn-Angebotes in der HVZ zwischen Zehlendorf und Potsdamer Platz um ein Drittel der Bedienungshäufigkeiten wirkt sich überproportional negativ auf die Nachfrage aus (siehe Abbildung 5.15):

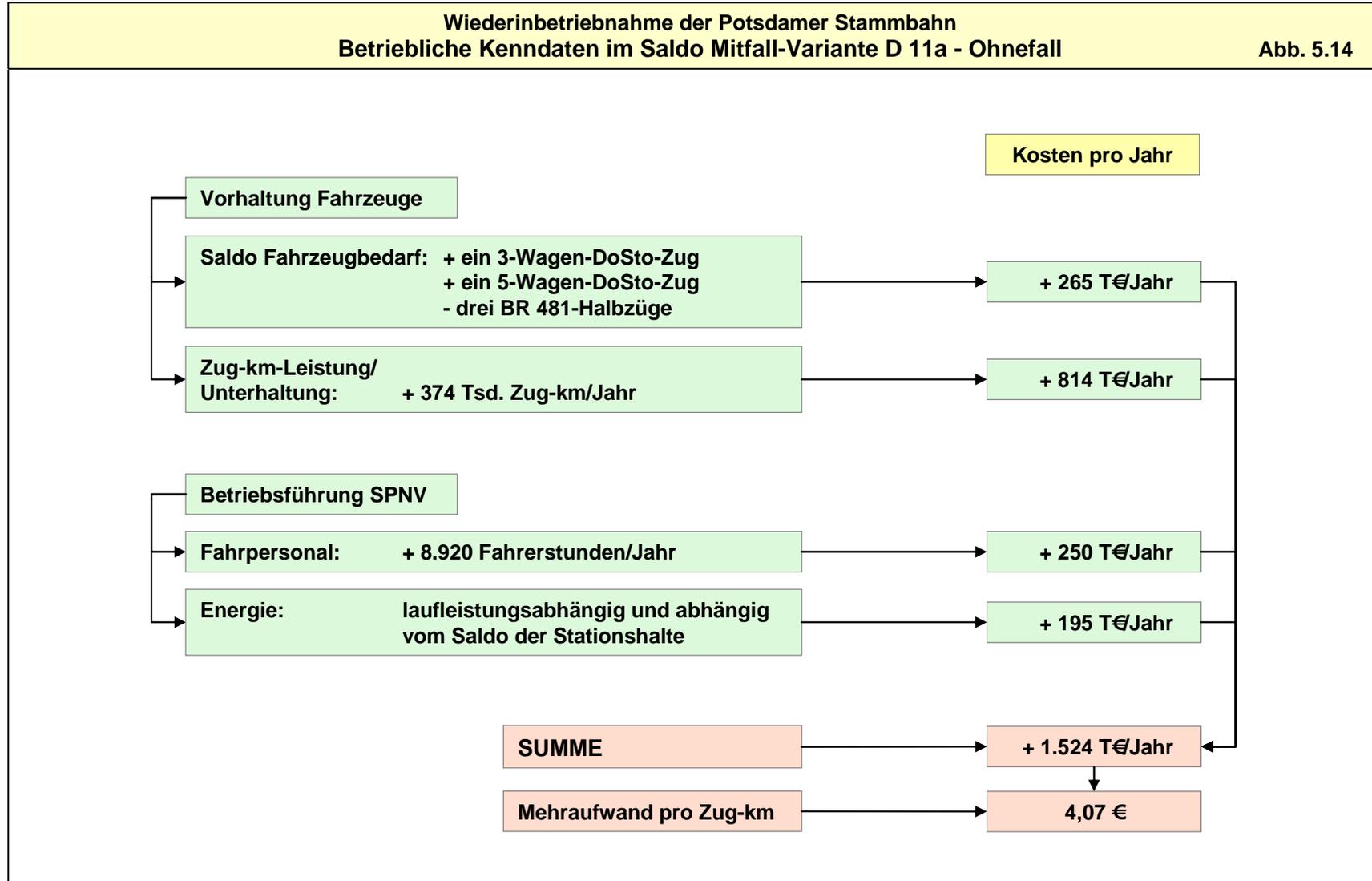
- Während ohne Reduktion der S-Bahn-Bedienungshäufigkeit (in der Mitfall-Variante D 11) bezogen auf den normalwerktäglichen Regelverkehr noch 1.360 Fahrten vom MIV zum ÖPNV verlagert werden konnten, werden in der Mitfall-Variante D 11a nur mehr 325 Fahrten vom MIV zum ÖPNV verlagert.
- Im Eckwert über alle drei Nachfragesegmente sinkt der Mehrverkehr ÖPNV von 2.120 Personenfahrten/24h in der Mitfall-Variante D 11 auf 430 Personenfahrten/24h in der Mitfall-Variante D 11a.
- Auch die Abnahme der Verkehrsleistung MIV ist mit 5.480 Pkw-km/24h in der Mitfall-Variante D 11a deutlich geringer als in der Mitfall-Variante D 11 mit 13.840 Pkw-km/24h.

Die Teilstreckenbelastungen ÖPNV in der Mitfall-Variante D 11a gehen aus Abbildung 5.16 hervor:

- Durch die Herausnahme der S-Bahn-Zuggruppe in der HVZ reduziert sich das Fahrgastaufkommen auf der letzten Teilstrecke vor dem Südring um 3.400 Fahrgäste/Tag (Summe aus Richtung und Gegenrichtung).
- Im Regionalverkehr erhöht sich das Fahrgastaufkommen im Abschnitt Zehlendorf - Potsdamer Platz gegenüber der Mitfall-Variante D 11 um 200 Personenfahrten/Tag.

Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn
 Betriebliche Kenndaten im Saldo Mitfall-Variante D 11a - Ohnefall

Abb. 5.14

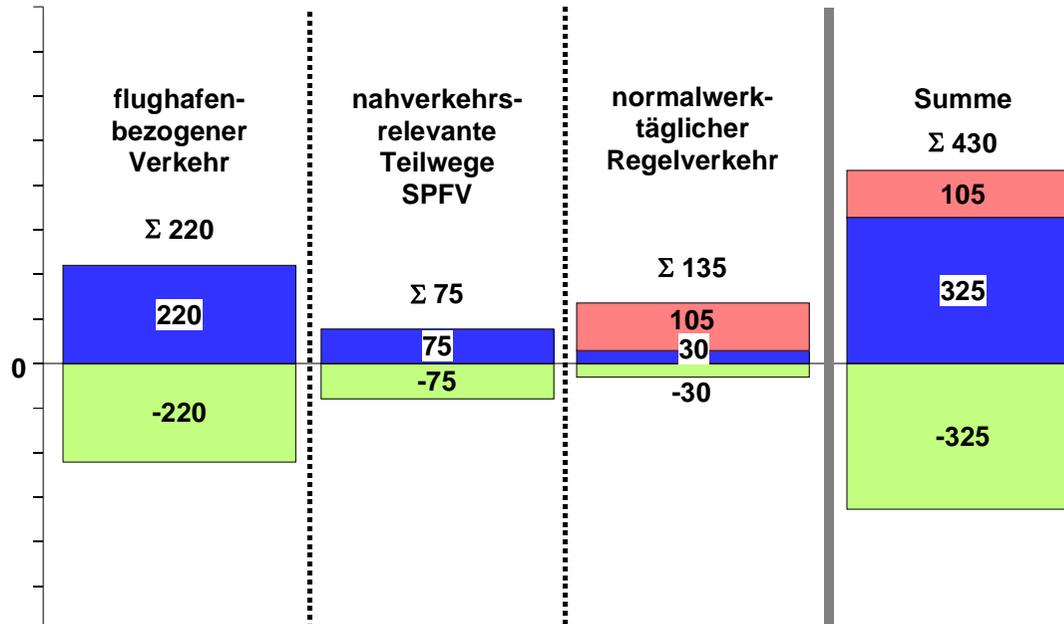


Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn
 Verkehrliche Bewertung der Mitfall-Variante D 11a

Abb. 5.15

1. Mehrverkehr ÖPNV:

Zunahme ÖPNV
 in Persf./24 h

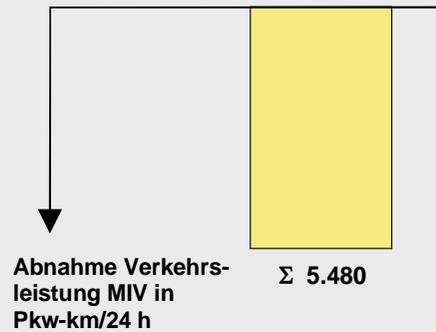


Zu- bzw.
 Abnahme MIV/Taxi
 in Persf./24 h

Legende:

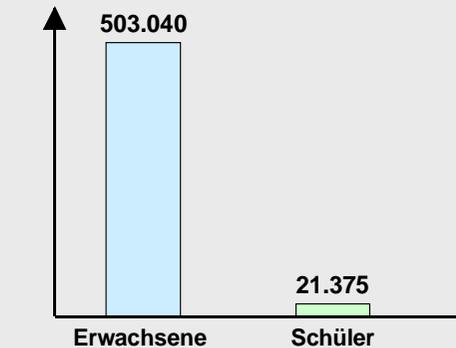
- induzierter Verkehr ÖPNV
- vom MIV zum ÖPNV verlagertes Verkehr
- vom MIV zum ÖPNV verlagertes Verkehr

2. Saldo MIV-Verkehrsleistung:
 (Gesamtverkehr)



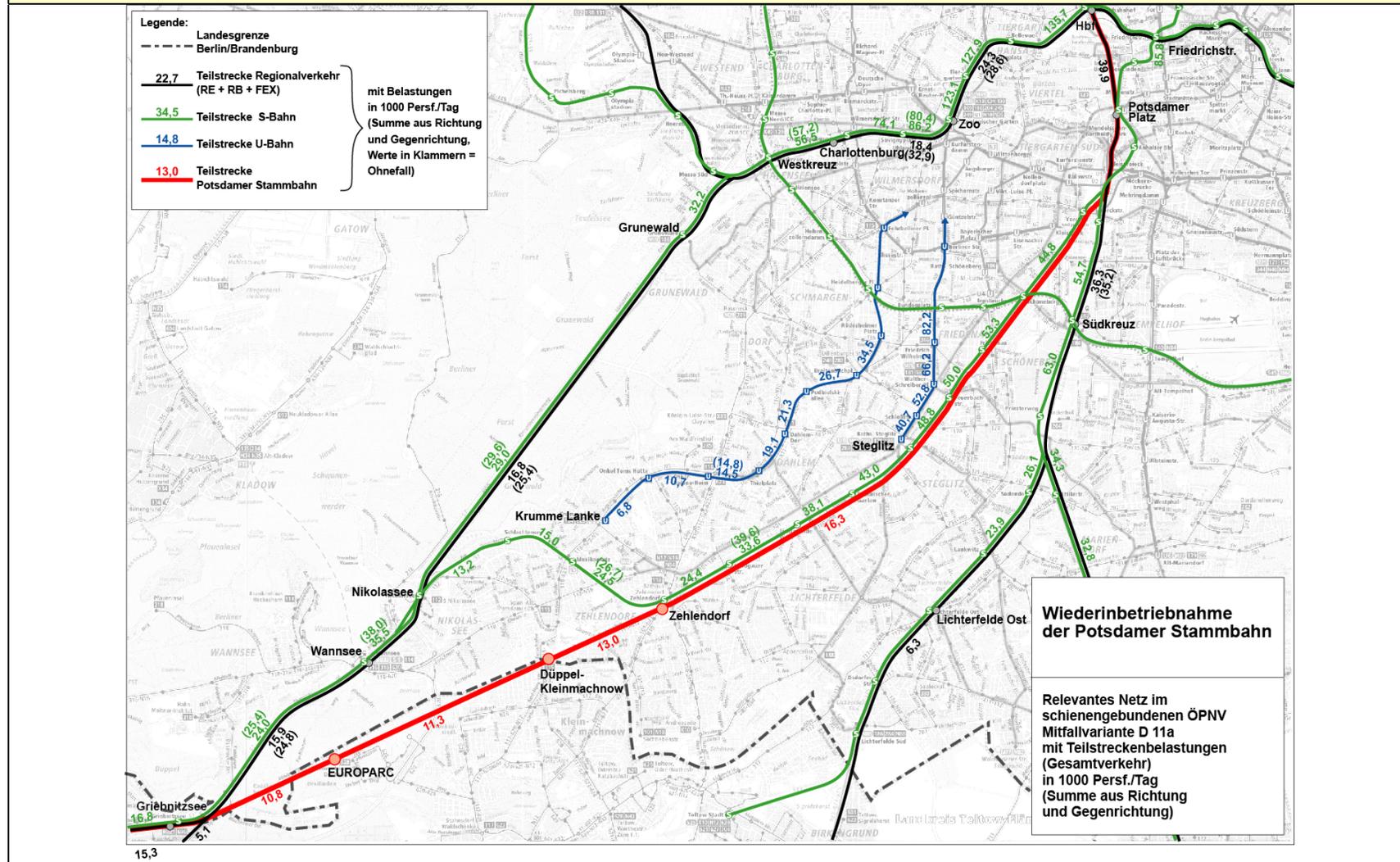
3. Reisezeitdifferenzen: (Gesamtverkehr)

abgeminderte Reisezeitdifferenzen h/Jahr



Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn Teilstreckenbelastungen in der Mitfall-Variante D 11a

Abb. 5.16



5.6 Mitfall-Variante D 11b

Auch die Mitfall-Variante D 11b baut unmittelbar auf dem Regionalverkehrskonzept für die Mitfall-Variante D 11 auf. Die S-Bahn-Betriebsleistung wird nicht (wie in der Mitfall-Variante D 11a) reduziert. Stattdessen wird zwischen Zehlendorf und Potsdamer Platz auf der Potsdamer Stammbahn ein zusätzlicher Regionalverkehrshalt Schöneberg in Höhe der S-Bahn-Station Schöneberg eingeführt (siehe Abbildung 5.17).

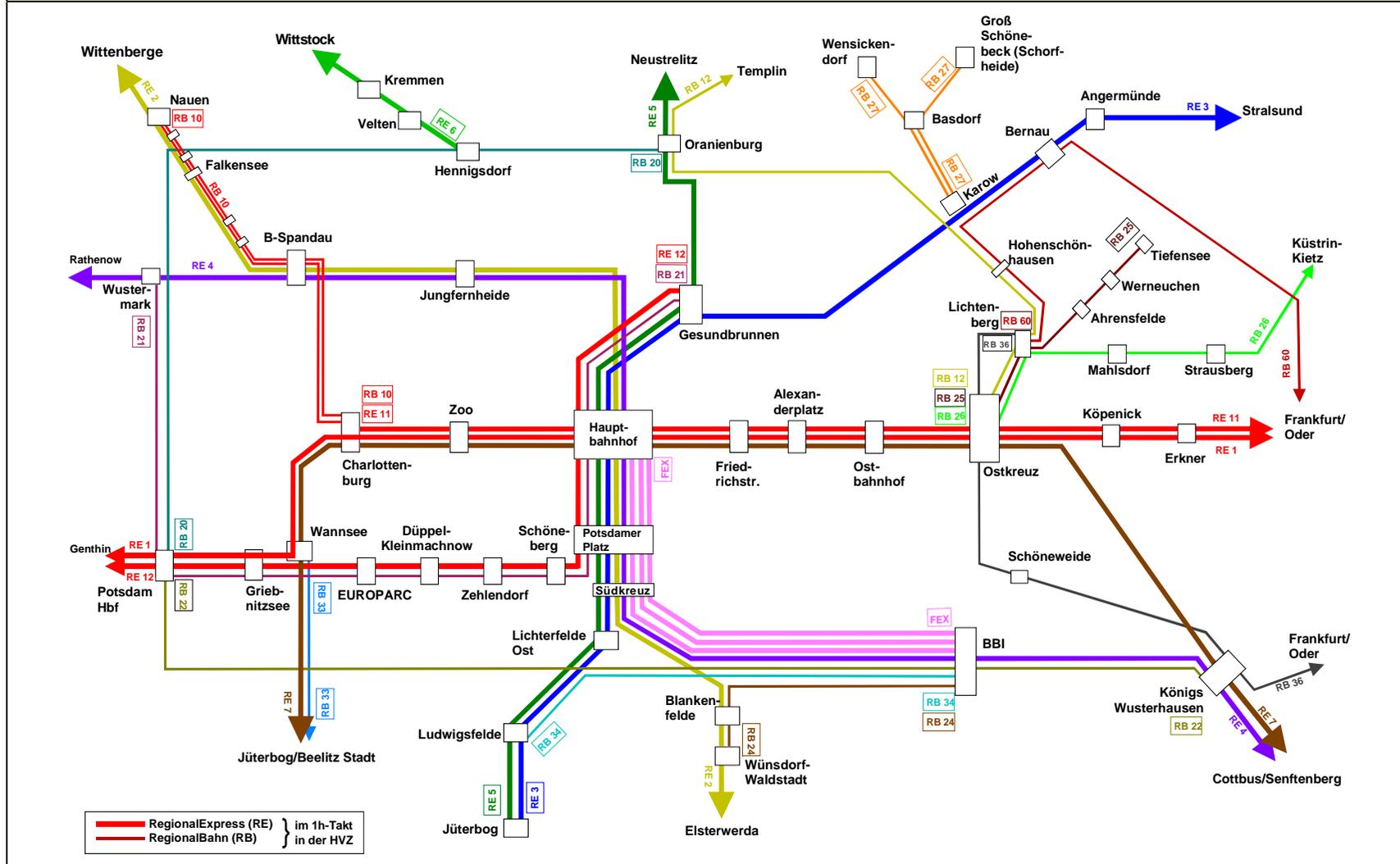
Bezogen auf die Vorhaltungskosten Fahrzeuge und die Betriebsführungskosten SPNV erhöht sich der Aufwand gegenüber dem Ohnefall wie bei der Mitfall-Variante D 11 um 2.548 T€/Jahr (siehe Abbildung 5.11).

Die Berücksichtigung eines zusätzlichen Haltes Schöneberg führt zwischen Zehlendorf und Potsdamer Platz zu Reisezeiteinbußen der Größenordnung von 3 Minuten. Dies hat zur Folge, dass auch die **verkehrlichen Wirkungen** in der Mitfall-Variante D 11b geringer sind als in der Mitfall-Variante D 11 (siehe Abbildung 5.18):

- Trotz einer Verknüpfung der Potsdamer Stammbahn mit dem S-Bahn-Südring werden im normalwerktäglichen Regelverkehr nur 1.225 Personenfahrten/Tag vom MIV zum ÖPNV verlagert, gemessen an 1.360 Personenfahrten in der Mitfall-Variante D 11.
- Die Verkehrsleistung MIV nimmt in der Mitfall-Variante D 11b nur um 645 Pkw-km/Tag ab. Dieser überproportionale Rückgang gegenüber der Mitfall-Variante D 11 mit einer Abnahme der Verkehrsleistung MIV um 13.840 Pkw-km/Tag ist darauf zurückzuführen, dass durch die Reisezeitverluste in einer Größenordnung von 3 Minuten, verursacht durch den zusätzlichen Halt in Schöneberg, auch eine Anzahl von ÖPNV-Fahrten mit längeren Fahrtweiten zum MIV verlagert werden.
- Die Teilstreckenbelastungen in der Mitfall-Variante D 11b (siehe Abbildung 5.19) machen deutlich, dass sich mit dem zusätzlichen Halt Schöneberg das Fahrgastaufkommen auf der Potsdamer Stammbahn geringfügig reduziert, die Fahrgastwerte sowohl auf der S1 als auch auf der S7 gegenüber der Mitfall-Variante D 11 geringfügig steigen.

Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn
 Regionalverkehrskonzept in der Mitfall-Variante D 11b

Abb. 5.17

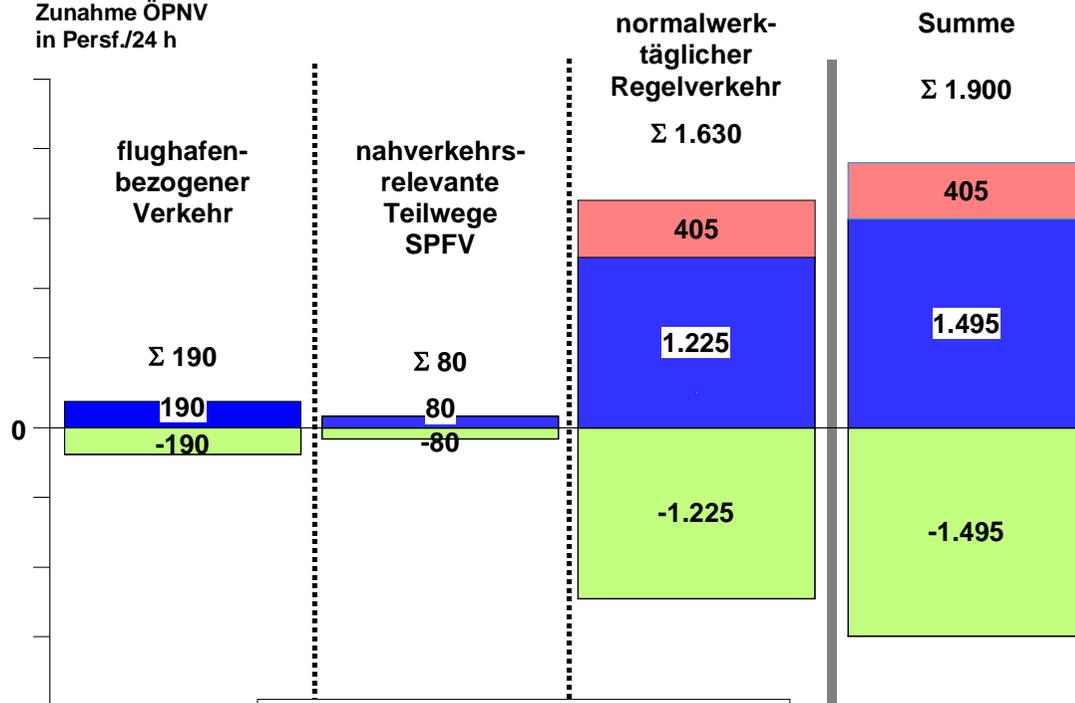


Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn
 Verkehrliche Bewertung der Mitfall-Variante D 11b

Abb. 5.18

1. Mehrverkehr ÖPNV:

Zunahme ÖPNV
 in Persf./24 h

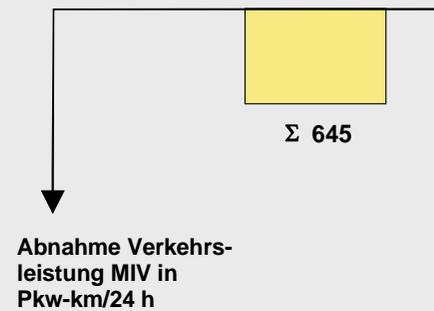


Zu- bzw.
 Abnahme MIV/Taxi
 in Persf./24 h

Legende:

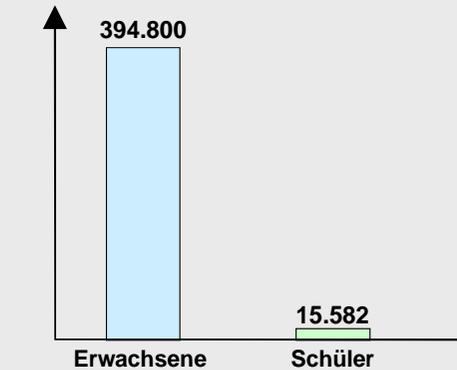
- induzierter Verkehr ÖPNV
- vom MIV zum ÖPNV verlagertes Verkehr
- vom MIV zum ÖPNV verlagertes Verkehr

2. Saldo MIV-Verkehrsleistung:
 (Gesamtverkehr)



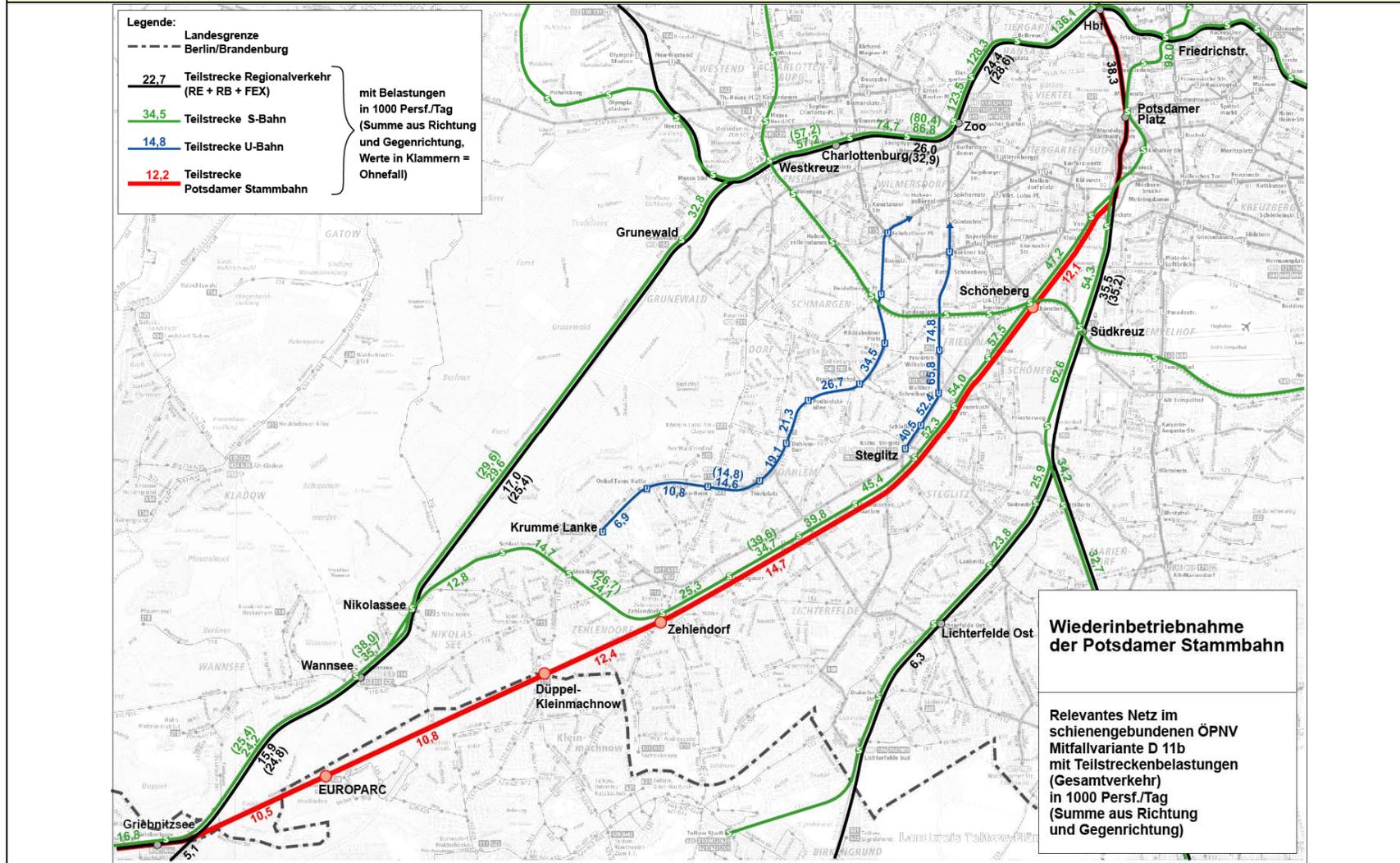
3. Reisezeitdifferenzen: (Gesamtverkehr)

abgeminderte Reisezeitdifferenzen h/Jahr



Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn
 Teilstreckenbelastungen in der Mitfall-Variante D 11b

Abb. 5.19



5.7 Mitfall-Variante D 11c

Das Konzept für die Mitfall-Variante D 11c baut wiederum unmittelbar auf dem Konzept für die Mitfall-Variante D 11b auf. Zusätzlich zu dem Regionalverkehrshalt Schöneberg wird noch ein weiterer Nahverkehrshalt auf der Potsdamer Stammbahn zwischen Zehlendorf und Schöneberg in Höhe des S-Bahn-Haltes Steglitz eingerichtet (siehe Abbildung 5.20).

Die Reisezeiten zwischen Zehlendorf und Potsdamer Platz erhöhen sich durch den zusätzlichen Halt Steglitz gegenüber der Mitfall-Variante D 11b um wiederum nahezu 3 Minuten.

5.7.1 Vorhaltungskosten Fahrzeuge und Betriebsführungskosten SPNV

Bei dem Regionalverkehrsbetrieb entstehen durch den zusätzlichen Halt Steglitz **Sprungkosten**. Während in den Varianten D 11, D 11a und D 11b nur ein 5-Wagen-DoSto-Zug zusätzlich erforderlich ist, erhöht sich in der Mitfall-Variante D 11c auf Grund der längeren Umlaufzeit der Zugbedarf um einen weiteren 5-Wagen-DoSto-Zug. Dieser Effekt wirkt sich sowohl auf den Saldo der Vorhaltungskosten Fahrzeuge als auch auf den Saldo der Betriebsführungskosten SPNV aus (siehe Abbildung 5.21):

- Durch den Fahrzeugmehrbedarf steigen die kapitalisierten Anschaffungskosten gegenüber dem Ohnefall um 1.530 T€/Jahr,
- die Unterhaltungskosten Fahrzeuge um 1.074 T€/Jahr.

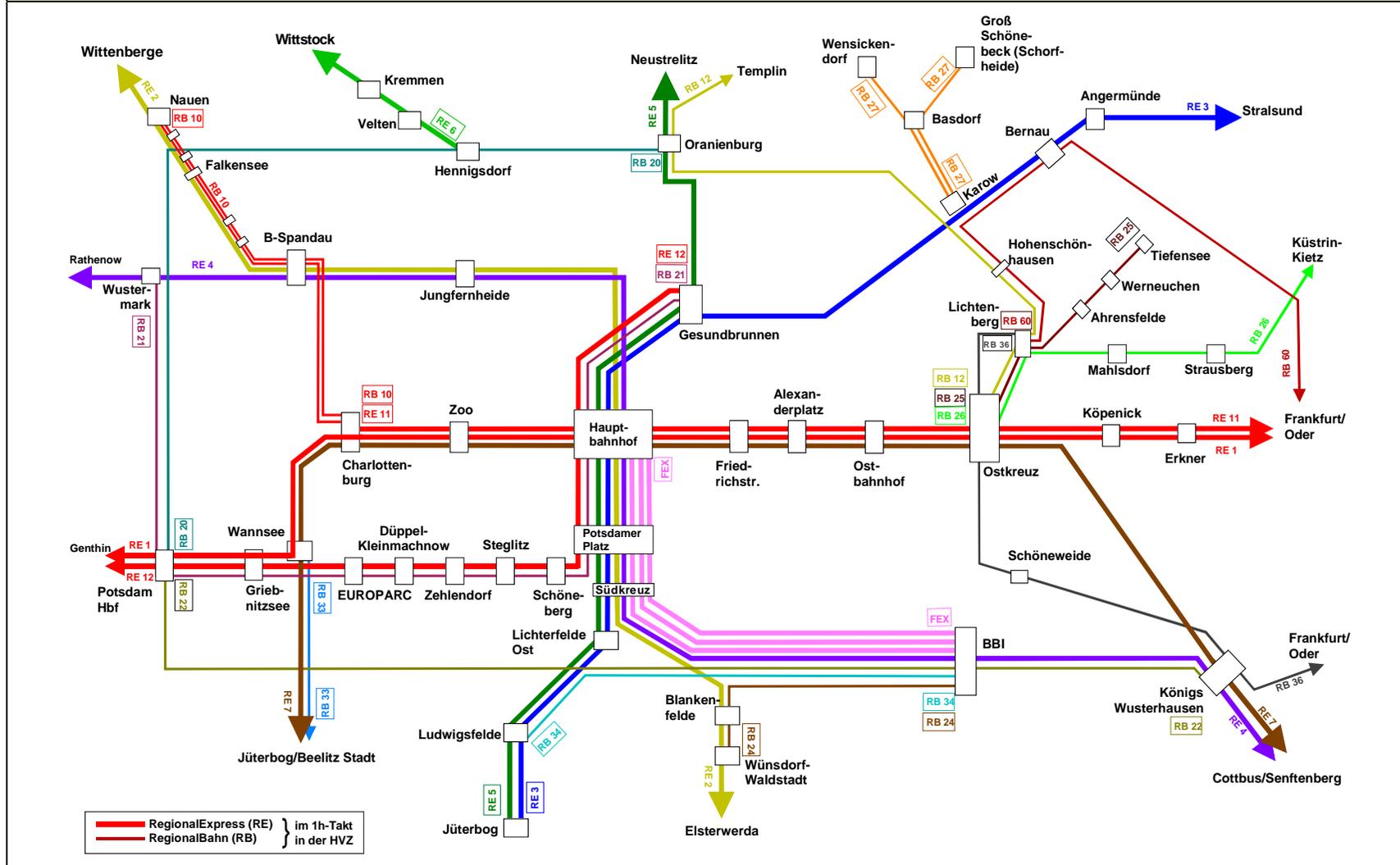
Bei den Betriebsführungskosten SPNV

- erhöhen sich die Kosten für das Fahrpersonal gegenüber dem Ohnefall um 589 T€/Jahr,
- die Aufwendungen für Energie um 237 T€/Jahr.

In der Summe steigt der betriebliche Aufwand in der Mitfall-Variante D 11c gegenüber dem Ohnefall um 3.430 T€/Jahr. Gemessen an der Variante ohne zusätzliche Halte (Mitfall-Variante D 11) bedeutet dies eine Steigerung der Aufwendungen um ca. 35%.

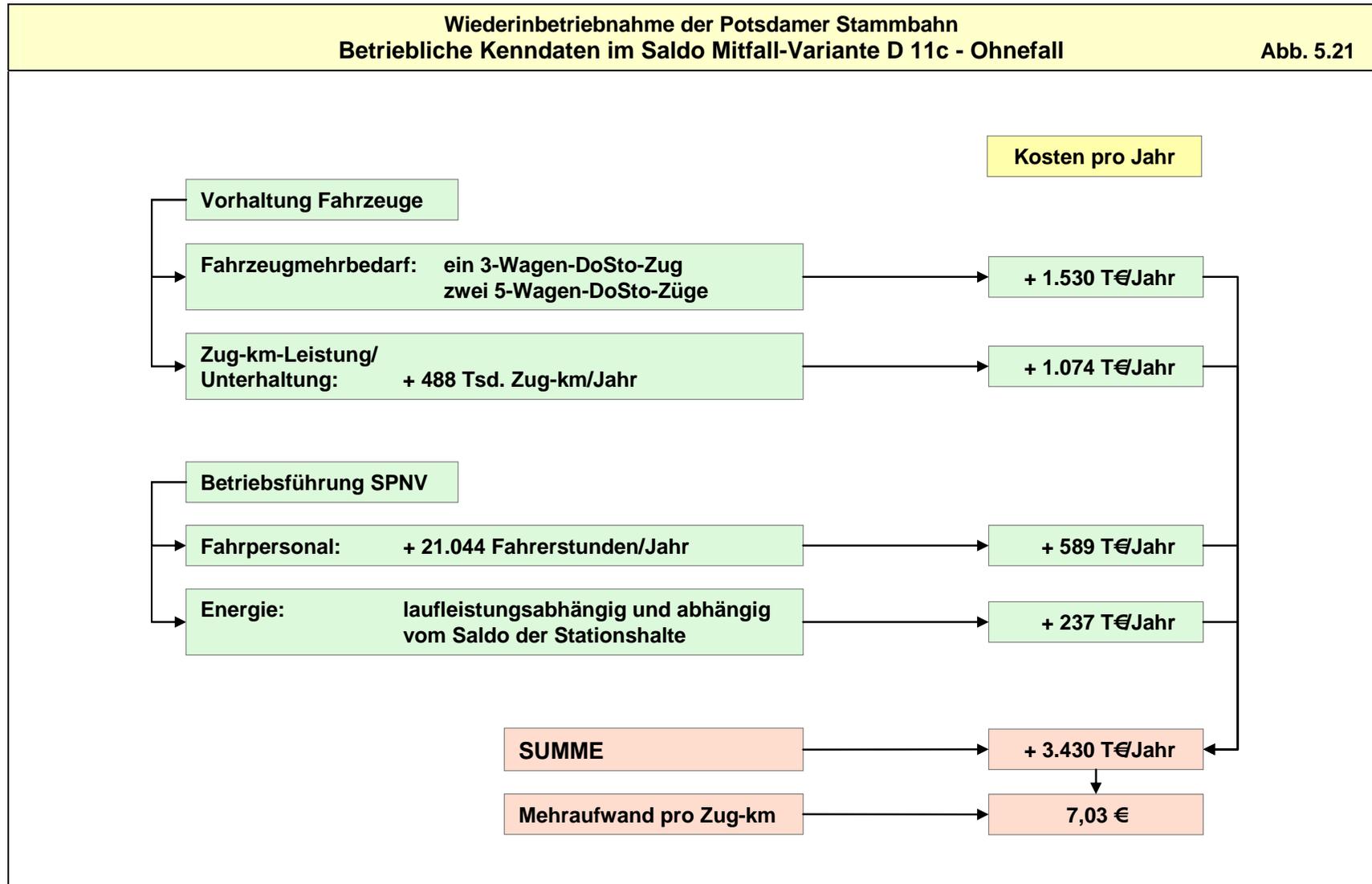
Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn
 Regionalverkehrskonzept in der Mitfall-Variante D 11c

Abb. 5.20



Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn
 Betriebliche Kenndaten im Saldo Mitfall-Variante D 11c - Ohnefall

Abb. 5.21



5.7.2 Verkehrliche Auswirkungen

Bei den verkehrlichen Auswirkungen der Mitfall-Variante D 11c sind zwei Effekte festzustellen (siehe Abbildung 5.22).

- In der Mitfall-Variante D 11c bewegen sich die vom MIV zum ÖPNV verlagerten Verkehre in gleicher Größenordnung wie bei der Mitfall-Variante D 11 (siehe Abbildung 5.12).
- Abweichend von der Mitfall-Variante D 11 **erhöht** sich jedoch in der Mitfall-Variante D 11c der Saldo der MIV-Verkehrsleistung um knapp 5.000 Pkw-km/Tag. Dieser letztgenannte Effekt ist darauf zurückzuführen, dass
 - die vom MIV zum ÖPNV verlagerten Verkehre in der Mitfall-Variante D 11c vergleichsweise kurze Fahrtweiten haben,
 - in der gleichen Variante aber auch Verlagerungen vom ÖPNV zum MIV auf Relationen mit längeren Fahrtweiten stattfinden.

Die Teilstreckenbelastungen ÖPNV für die Mitfall-Variante D 11c sind in Abbildung 5.23 dargestellt:

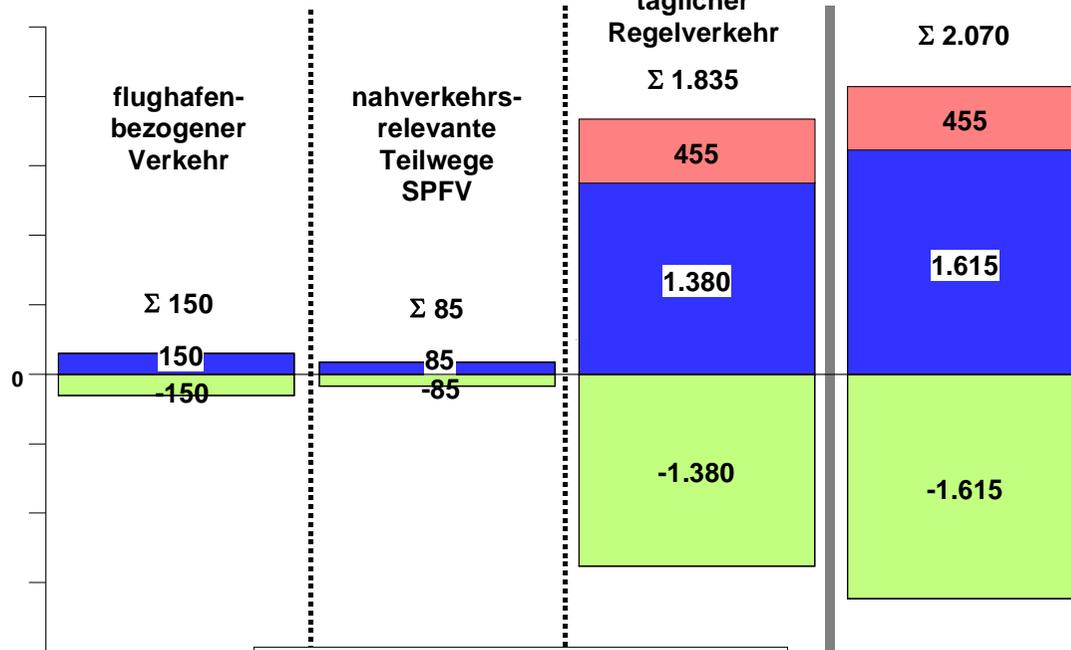
- Der am stärksten belastete Querschnitt auf der Potsdamer Stammbahn liegt zwischen Zehlendorf und Steglitz. Im weiteren Verlauf (auf den Teilstrecken Steglitz - Schöneberg und Schöneberg - Potsdamer Platz) nimmt das Fahrgastkommen ab.
- Gemessen an den teilstreckenbezogenen Fahrgastwerten auf der Potsdamer Stammbahn ist das Fahrgastaufkommen in der Variante Mitfall-Variante D 11c geringer als in der Mitfall-Variante D 11.

Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn
 Verkehrliche Bewertung der Mitfall-Variante D 11c

Abb. 5.22

1. Mehrverkehr ÖPNV:

Zunahme ÖPNV
 in Persf./24 h



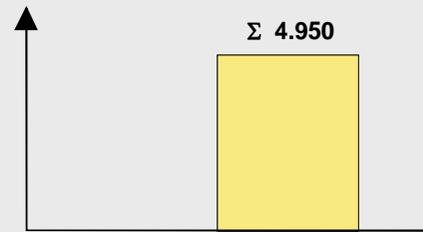
Zu- bzw.
 Abnahme MIV/Taxi
 in Persf./24 h

Legende:

- induzierter Verkehr ÖPNV
- vom MIV zum ÖPNV verlagerter Verkehr
- vom MIV zum ÖPNV verlagerter Verkehr

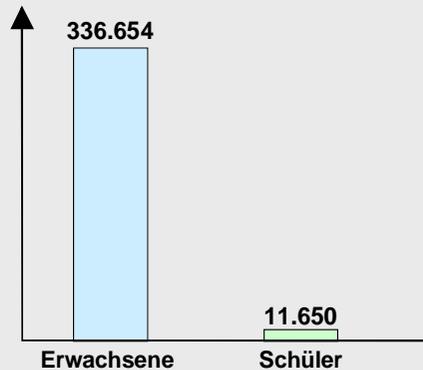
2. Saldo MIV-Verkehrsleistung:
 (Gesamtverkehr)

Zunahme Verkehrsleistung MIV in Pkw-km/24 h



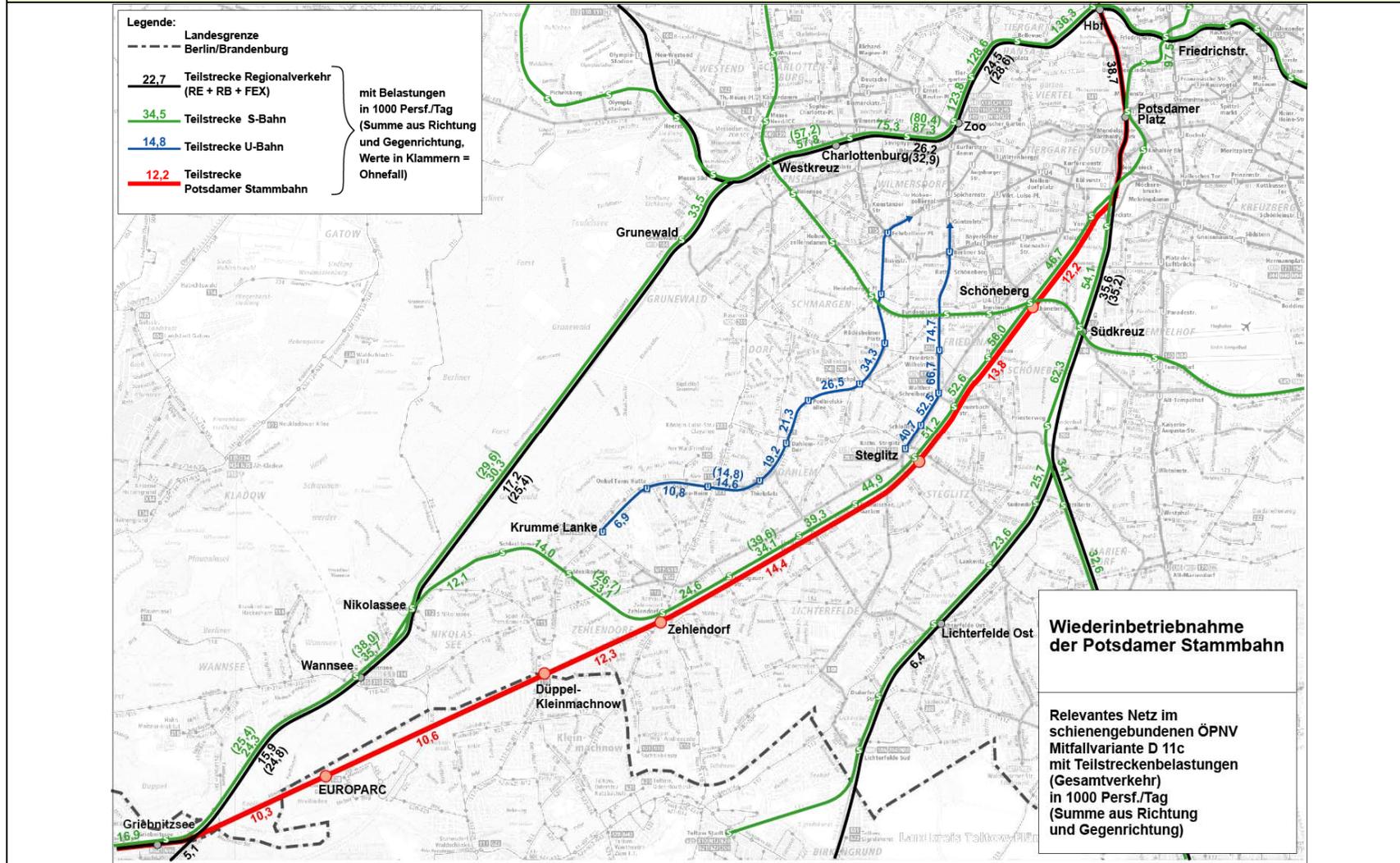
3. Reisezeitdifferenzen: (Gesamtverkehr)

abgeminderte Reisezeitdifferenzen h/Jahr



Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn Teilstreckenbelastungen in der Mitfall-Variante D 11c

Abb. 5.23



5.8 Mitfall-Variante E 1

Die Mitfall-Variante E 1 unterscheidet sich signifikant von allen anderen bisher vorgestellten Mitfall-Varianten, weil in dieser Variante die RE 1-Züge wie im Ohnefall von Potsdam über den Zoo, Hauptbahnhof nach Frankfurt/Oder im 30'-Takt verkehren.

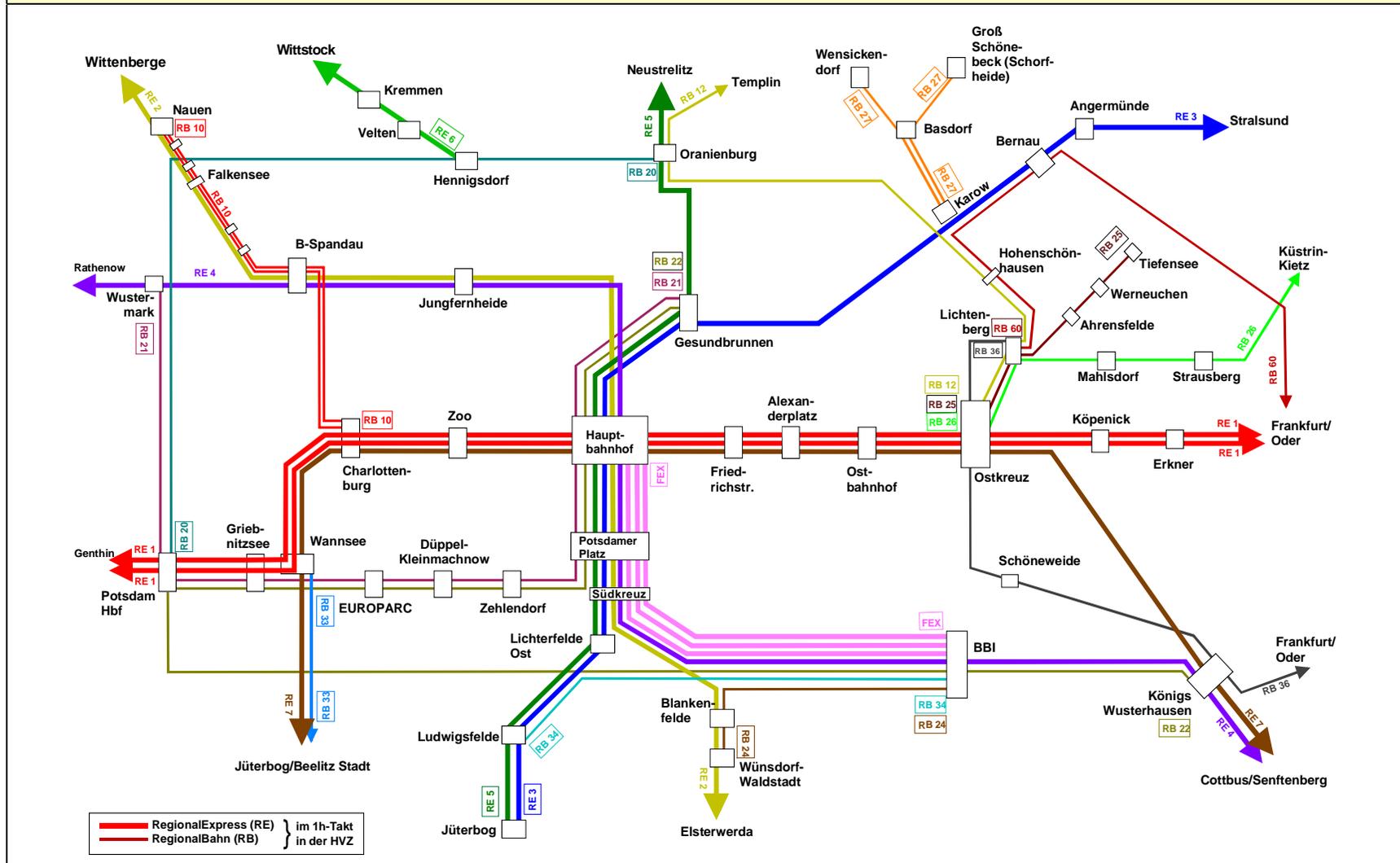
5.8.1 SPNV-Angebot

In der Mitfall-Variante E 1 wird die Bedienung der Potsdamer Stammbahn über die von Griebnitzsee bis Gesundbrunnen verlängerte RB 21 und zusätzlich über eine Verlängerung der RB 22 (Königs Wusterhausen - Flughafen BBI - Potsdamer Hauptbahnhof) über Griebnitzsee, Potsdamer Platz, Hauptbahnhof nach Gesundbrunnen wahrgenommen (siehe Abbildung 5.24).

Auch in der Mitfall-Variante E 1 wird die Potsdamer Stammbahn durch die Überlagerung der beiden RB-Linien (jeweils im 60'-Takt) tagsüber im 30'-Takt bedient.

Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn
 Regionalverkehrskonzept in der Mitfall-Variante E 1

Abb. 5.24

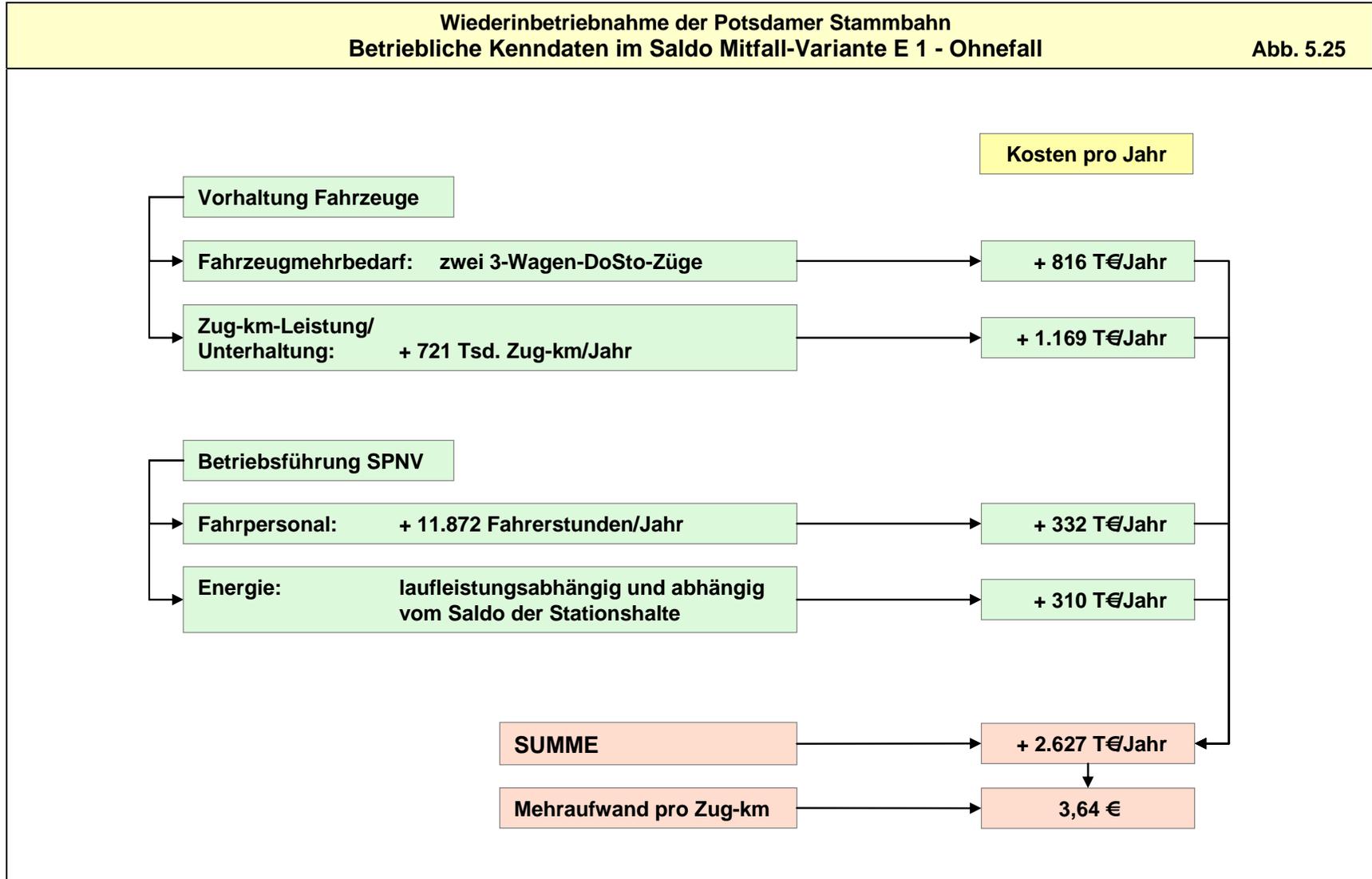


5.8.2 Vorhaltungskosten Fahrzeuge und Betriebsführungskosten SPNV

In der Mitfall-Variante E 1 erfolgt die Bedienung der Potsdamer Stammbahn durch Regionalverkehrszüge ausschließlich über zusätzliche SPNV-Leistungen. Dies wirkt sich auf den betrieblichen Mehraufwand wie folgt aus (siehe Abbildung 5.25):

- Sowohl die RB 21 als auch die RB 22 verkehren im Ohnefall als 3-Wagen-DoSto-Züge. Mit Verlängerung der beiden Linien über die Potsdamer Stammbahn bis zum Gesundbrunnen ist die Beschaffung von zwei zusätzlichen 3-Wagen-DoSto-Zügen erforderlich. Bei den Vorhaltungskosten Fahrzeuge führt dies zu einer Erhöhung der kapitalisierten Anschaffungskosten in Höhe von 816 T€/Jahr.
- In Folge der gestiegenen Zug-km-Leistung erhöhen sich gegenüber dem Ohnefall die Unterhaltungskosten für die Fahrzeuge um 1.169 T€/Jahr.
- Die Vorhaltungskosten Fahrzeuge steigen damit in der Mitfall-Variante E1 gegenüber dem Ohnefall um 1.985 T€/Jahr.
- Auch bei den Betriebsführungskosten SPNV sind gegenüber dem Ohnefall Kostensteigerungen zu verzeichnen:
 - Die Kosten für das Fahrpersonal steigen um 332 T€/Jahr,
 - die Kosten für die Energie um 310 T€/Jahr, so dass
 - die Betriebsführungskosten in der Summe um 642 T€/Jahr steigen.

In der Summe belaufen sich die betrieblichen Mehraufwendungen in der Mitfall-Variante E 1 gegenüber dem Ohnefall auf 2.627 T€/Jahr.



5.8.3 Verkehrliche Auswirkungen

Die Mitfall-Variante E 1 führt aus verkehrlicher Sicht zu den höchsten Verlagerungen zwischen MIV und ÖPNV in allen drei Nachfragesegmenten (siehe Abbildung 5.26):

- Der Mehrverkehr ÖPNV beläuft sich auf 3.080 Personenfahrten/Tag. Der überwiegende Teil der Verlagerungseffekte resultiert aus dem normalwerttäglichen Regelverkehr.
- Die MIV-Verkehrsleistung sinkt um 57.345 Pkw-km/Tag.

Die Teilstreckenbelastungen ÖPNV für die Mitfall-Variante E 1 sind in Abbildung 5.27 dargestellt:

- Die Potsdamer Stammbahn wird am stärksten Querschnitt (Zehlendorf - Potsdamer Platz) in der Mitfall-Variante E 1 täglich von 13.800 Fahrgästen (Summe aus Richtung und Gegenrichtung) frequentiert. Dies ist gemessen an allen Varianten - abgesehen von der Mitfall-Variante D 1a - das niedrigste Fahrgastaufkommen.
- Dafür sind die Rückgänge auf der Strecke vom Wannsee über Charlottenburg bis zum Hauptbahnhof gegenüber dem Ohnefall sowohl bei dem Betriebszweig Regionalverkehr als auch bei dem Betriebszweig S-Bahn vergleichsweise gering.

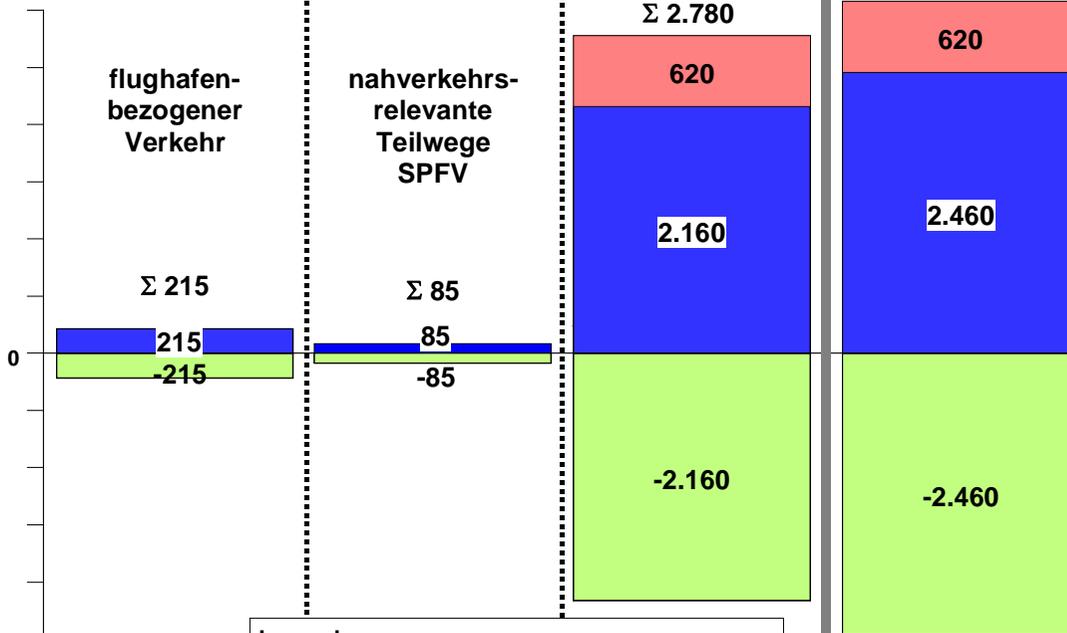
Die Mitfall-Variante E 1 zeigt damit trotz vergleichsweise niedrigem Fahrgastaufkommen auf den Zügen der Potsdamer Stammbahn von allen untersuchten Mitfall-Varianten die positivsten verkehrlichen Wirkungen.

Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn
 Verkehrliche Bewertung der Mitfall-Variante E 1

Abb. 5.26

1. Mehrverkehr ÖPNV:

Zunahme ÖPNV
 in Persf./24 h

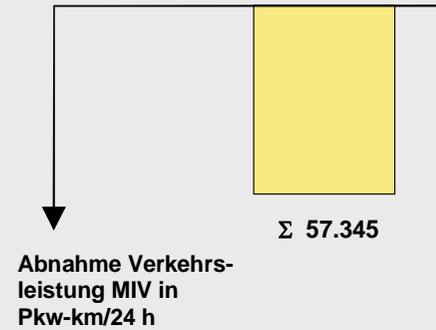


Zu- bzw.
 Abnahme MIV/Taxi
 in Persf./24 h

Legende:

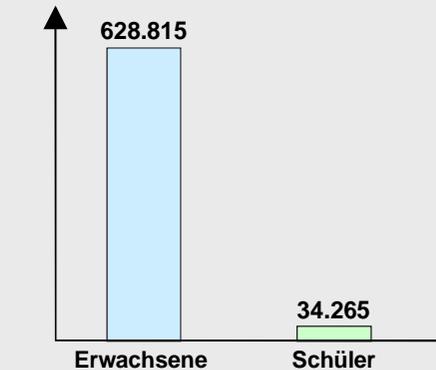
- induzierter Verkehr ÖPNV
- vom MIV zum ÖPNV verlagertes Verkehr
- vom MIV zum ÖPNV verlagertes Verkehr

2. Saldo MIV-Verkehrsleistung:
 (Gesamtverkehr)



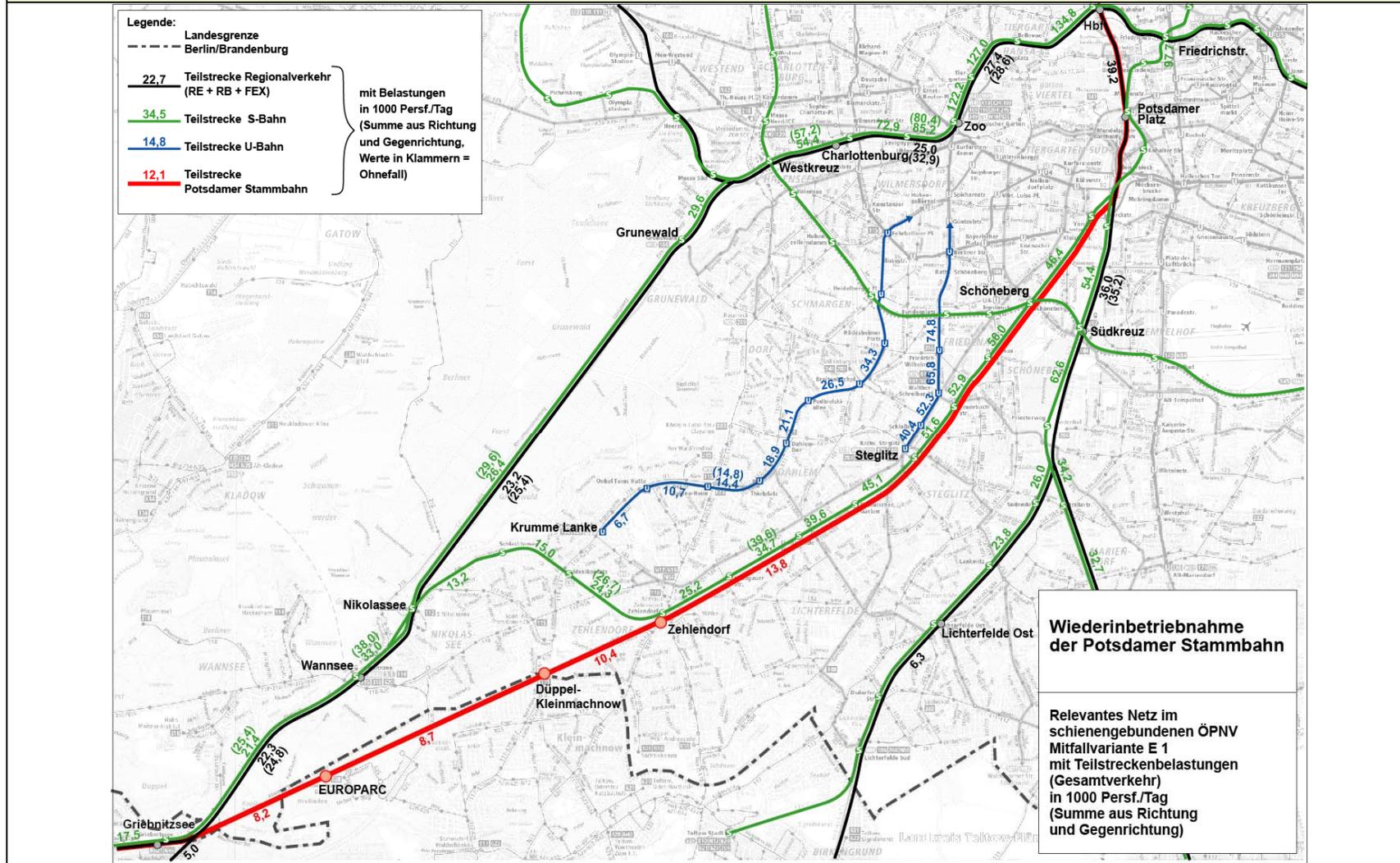
3. Reisezeitdifferenzen: (Gesamtverkehr)

abgeminderte Reisezeitdifferenzen h/Jahr



Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn
 Teilstreckenbelastungen in der Mitfall-Variante E 1

Abb. 5.27



5.9 Ableitung einer Mitfall-Variante als Grundlage für eine Nutzen-Kosten-Untersuchung

Mit den Untersuchungen und Bewertungen der insgesamt sieben Mitfall-Varianten wurde das Ziel verfolgt, eine Mitfall-Variante zu identifizieren, für die aus gesamtwirtschaftlicher Sicht das beste Ergebnis zu erwarten ist. Diese Auswahl wurde anhand einer vergleichenden Gegenüberstellung (siehe Abbildung 5.28) getroffen, in der nochmals alle Kenndaten für die Varianten im Eckwert vergleichend gegenübergestellt sind:

- Bei allen sieben Varianten kann ein **Mehrverkehr ÖPNV** erzielt werden, jedoch in stark unterschiedlicher Ausprägung.
- In hohem Maße bewertungsrelevant ist der Saldo der **MIV-Betriebsleistung** (in Pkw-km/24h), der sich unmittelbar auf die nutzenrelevanten Teilindikatoren
 - Saldo der MIV-Betriebskosten,
 - Saldo der Abgasemissionen und
 - Saldo der Unfallschäden

auswirkt. Für die Mitfall-Variante A 11, D 1a und D 11c wurde eine **Erhöhung der MIV-Betriebsleistung** prognostiziert. Dieser Effekt ist darauf zurückzuführen, dass trotz positiver Verlagerungseffekte im Eckwert über alle betroffenen Verkehrsbeziehungen (vom MIV zum ÖPNV) insbesondere bei längeren Fahrten auch Verlagerungseffekte vom ÖPNV zum MIV zu erwarten sind. Diese aus Sicht des Vorhabens negativen verkehrlichen Wirkungen wurden bei den einzelnen betroffenen Mitfall-Varianten begründet.

Bei den verbleibenden Mitfall-Varianten wird deutlich, dass die aus verkehrlicher Sicht positivsten Wirkungen mit dem SPNV-Konzept der Mitfall-Variante E 1 erzielt werden könnten.

- Der betriebliche Mehraufwand für die SPNV-Leistungen schwankt zwischen rund 1,5 Mio. und 3,5 Mio. €/Jahr, der Mehraufwand für die Mitfall-Variante E 1 liegt im mittleren Bereich.
- Die Investitionen in Fahrweg und ortsfeste Einrichtungen belaufen sich, mit Berücksichtigung der Investitionen für ein Einführungsbauwerk in den Nord-Süd-Tunnel (inkl. 10% Planungskosten)
 - in den Mitfall-Varianten A 11, D 1a, D 11, D 11a und E 1 auf 171,4 Mio. €
 - in der Variante D 11b erhöht sich dieser Betrag in Folge des zusätzlichen Haltes Schöneberg um ca. weitere 5 Mio. €

- in der Mitfall-Variante D 11c in Folge der zwei zusätzlichen Halte (Schöneberg und Steglitz) um ca. 10 Mio. €
- In der Übersicht über alle sieben untersuchten Mitfall-Varianten (siehe Abbildung 5.28) sind auch die erhöhten **Bestellerkosten** für die Länder **Berlin** und **Brandenburg** ausgewiesen. Hierbei wird der Mehraufwand auf die Länder Berlin und Brandenburg nach dem sogenannten Territorialprinzip aufgeteilt. Bei der Aufteilung der erhöhten Bestellerkosten nach dem Territorialprinzip wird vereinfachend unterstellt, dass die Potsdamer Stammbahn zwischen Griebnitzsee und Düppel-Kleinmachnow ausschließlich auf Brandenburger, im restlichen Linienverlauf auf Berliner Gemarkung verläuft. Bei der Ermittlung der Bestellerkosten wurden folgende Einheitskostensätze angesetzt:
 - Bestellerkosten S-Bahn: netto 7,61 €/Zug-km (unabhängig von der Traktion) und
 - Bestellerkosten Regionalverkehr: netto 8,17 €/Zug-km (unabhängig vom Zugtyp bzw. unabhängig von der Behängung bei lokbespannten Zügen).

Die erhöhten Bestellerkosten sind bei einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung nicht relevant und wären es lediglich bei einer Folgekostenrechnung für die beiden betroffenen Länder Berlin und Brandenburg. Bei der Mitfall-Variante E 1 ist die höchste Steigerung der Bestellerkosten mit knapp 6 Mio. € zu erwarten, hiervon entfallen 3,7 Mio. € auf das Land Berlin und 2,2 Mio. € auf das Land Brandenburg.

K.o.-Kriterien für die Mitfall-Varianten A 11, D 1a und D 11c sind die negativen verkehrlichen Wirkungen. Für die verbleibenden vier Varianten (ohne negative verkehrliche Wirkung) wurde eine Prioritätenreihung („Ranking“) hinsichtlich der aus gesamtwirtschaftlicher Sicht zu erzielenden Ergebnisse vorgenommen (siehe Abbildung 5.28, oberste Zeile):

- An erster Stelle steht die Mitfall-Variante E 1 auf Grund der aus verkehrlicher Sicht mit Abstand positivsten Wirkungen,
- gefolgt von der Mitfall-Variante D 11,
- der Mitfall-Variante D 11a und
- der Mitfall-Variante D 11b.

Bei der Mitfall-Variante D 11b wurde zwar ein Mehrverkehr ÖPNV prognostiziert, der etwa viermal so hoch wie bei der Variante D 11a, die Rückgänge bei der MIV-Verkehrsleistung liegen jedoch deutlich unter denen der Mitfall-Variante D 11a. Darüber hinaus ist der betriebliche Mehraufwand deutlich höher als bei der Mitfall-Variante D 11a.

Außerdem fallen in der Mitfall-Variante D 11b zusätzliche Investitionen für den zusätzlichen Halt Schöneberg an.

Die in Abbildung 5.28 in aggregierter Form vorgenommene Gegenüberstellung bewertungsrelevanter Kenndaten führt zu dem Schluss, dass die **Mitfall-Variante E 1** das aus gesamtwirtschaftlicher Sicht beste Ergebnis erwarten lässt. Wenn für die Mitfall-Variante E 1 kein Nutzen-Kosten-Indikator $> 1,0$ erzielt werden kann, ist auch nicht zu erwarten, dass bei den verbleibenden Mitfall-Varianten ein aus gesamtwirtschaftlicher Sicht positives Ergebnis erreicht wird.

Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn Kenndaten zur Ableitung von Mitfall-Varianten als Grundlage für eine NKU								Abb. 5.28
Ranking:	k.o.	k.o.	II	III	IV	k.o.	I	
Mitfall-variante	Mitfall-Variante A 11	Mitfall-Variante D 1a	Mitfall-Variante D 11	Mitfall-Variante D 11a	Mitfall-Variante D 11b	Mitfall-Variante D 11c	Mitfall-Variante E 1	
Kenngröße								
Verkehrliche Wirkungen: - Saldo ÖPNV-Nachfrage in Pers./24h - Saldo MIV-Betriebsleistung in Pkw-km/24h	 Zunahme ÖPNV + 365 Zunahme MIV + 47.160 Abnahme MIV	 + 680 + 12.430	 + 2.120 - 13.840	 + 430 - 5.480	 + 1.900 - 645	 + 2.070 + 4.950	 + 3.080 - 57.345	
Betriebl. Mehr-aufwand SPNV in T€/Jahr	 + 2.347	 + 1.495	 + 2.548	 + 1.524	 + 2.548	 + 3.430	 + 2.627	
Erhöhung der Bestellerkosten in T€/Jahr	 + 2.484 Σ + 1.827 BB + 657 B	 + 2.206 Σ + 1.827 BB + 379 B	 + 3.987 Σ + 1.827 BB + 2.160 B	 + 3.119 Σ + 1.827 BB + 1.293 B	 + 3.987 Σ + 1.827 BB + 2.160 B	 + 3.987 Σ + 1.827 BB + 2.160 B	 + 5.891 Σ + 2.224 BB + 3.666 B	