



SIGNAL-Redaktion

Potsdamer Stammbahn

Vor einem Jahr veröffentlichte das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg die Nutzen-Kosten-Untersuchungen zur Wiederinbetriebnahme der S-Bahn zwischen Berlin-Spandau und Falkensee sowie zum Wiederaufbau der Stammbahn zwischen Griebnitzsee und Potsdamer Platz (vgl. SIGNAL 2/2008). Für die S-Bahn ins Havelland wurden die Untersu-

chungen und mögliche Konsequenzen in zwei IGEB-Artikeln ausführlich analysiert (vgl. SIGNAL 3/2008). Wie es mit der Potsdamer Stammbahn weitergehen kann, war Thema eines DBV-Beitrags (vgl. SIGNAL 6/2008). In diesem Heft folgt nun eine Analyse und Bewertung der Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Stammbahn durch die Bürgerinitiative Stammbahn. Mit Schreiben vom 17. Juni 2008 hatte sie, der Aufforderung des Staatssekretärs zur Abgabe schriftlicher Stellungnahmen folgend, an den zuständigen Minister geschrieben und drei Monate später von seiner Verwaltung eine „Zwischennachricht“ erhalten. Die Überschriften wurden zum besseren Verständnis von der SIGNAL-Redaktion eingefügt.

Bürgerinitiative Stammbahn

Wiederinbetriebnahme der Stammbahn „schlecht gerechnet“

Stellungnahme zur Nutzen-Kosten-Untersuchung

Sehr geehrter Herr Minister Dellmann, auf der Basis der Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Stammbahn sowie der Präsentation der Ergebnisse am 21. April 2008 in Ihrem Haus hat die Bürgerinitiative Stammbahn eine Stellungnahme erarbeitet, die wir Ihnen gerne übermitteln.

Unsere Analyse der Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Stammbahn orientiert sich am Aufbau des Gutachtens. Das befasst sich zunächst mit dem sogenannten Ohnefall [Das ist eine Variante, wie sich der Verkehr entwickelt, wenn die Stammbahn nicht wieder in Betrieb genommen würde. Red.], anschließend werden Mitfall-Varianten betrachtet. [Das sind unterschiedliche Betriebskonzepte für eine wiederaufgebaute Stammbahn. Unter diesen Mitfall-Varianten wurde eine Vorzugsvariante ausgewählt und vertiefend untersucht. Red.] Die Rahmenbedingungen für die einzelnen Varianten wurden dem Gutachter von den Ländern Berlin und Brandenburg sowie vom Bund vorgegeben.

1. Der Ohnefall

In Kapitel 4 werden die Rahmenbedingungen für den Fall ausgeführt, dass es 2015 keine wiederaufgebaute Stammbahn gibt. Dabei sind eine Reihe von Feststellungen auffällig, die isoliert betrachtet nicht von großem Gewicht sind, aber in der Summe natürlich das Endergebnis beeinflusst haben.

So wird für das Land Berlin behauptet: „Maßgeblich für die Potsdamer Stammbahn sind die Entwicklungen im Bezirk Steglitz-Zehlendorf“ (Seite 22). Diese Bewertung vernachlässigt die Bedeutung des Bezirkes Mitte, in dem für die Stammbahn im Mitfall drei Halte (Potsdamer Platz, Hauptbahnhof,

Gesundbrunnen) vorgesehen sind und für den ein Zuwachs der Beschäftigtenzahlen von 2005 bis 2015 um 15 Prozent prognostiziert wird.

Für das Land Brandenburg werden „Prognosestrukturdaten lediglich für die Landeshauptstadt Potsdam und die Gemeinde Kleinmachnow berücksichtigt“ (Seite 22). Warum wurden die an Kleinmachnow angrenzenden Kommunen Teltow und Stahnsdorf ausgeklammert? Außerdem hätten die Gemeinden südwestlich von Potsdam (Schwieelowsee, Michendorf, Seddiner See) einbezogen werden müssen, wo für den Ausbildungs- und Berufsverkehr wichtige Quellgebiete und für den Ausflugsverkehr wichtige Zielgebiete der Stammbahn liegen, wenn die RB 22 – wie in der Vorzugsvariante vorgesehen – auf die Stammbahn verlängert wird.

Unverständlich ist auch, dass die im Gutachten angegebenen Einwohnerzahlen bei Berlin und Kleinmachnow deutlich nach unten abweichen. So wird für Berlin im Bestand (2005) mit 3,33 Mio und in der Prognose für 2015 mit 3,35 Mio Einwohnern gerechnet, obwohl Berlin nach Angaben des Statistischen Landesamtes bereits heute etwas über 3,4 Mio Einwohner hat – Tendenz leicht steigend. Auch der Prognosewert für Kleinmachnow liegt mit 19 361 deutlich unter allen bekanntesten Prognosen, die einen Einwohnerzuwachs auf über 20 000 erwarten.

Absurd ist beim Ohnefall, dass für das ÖPNV-Netz eine U 5 vom Alexanderplatz über Hauptbahnhof zur Turmstraße angenommen wird. Auch wenn diese Annahme sicher ohne Belang für den Nutzen-Kosten-



RE 1 von Frankfurt (Oder) nach Brandenburg Hbf in Berlin Alexanderplatz. Fast alle für die Wiederinbetriebnahme der Stammbahn untersuchten Varianten sehen eine Brechung jedes oder jedes zweiten RE 1 in Berlin vor – und wurden somit von vornherein für den Papierkorb erarbeitet. Foto: Marc Heller

Faktor der Stammbahn ist, so verwundert doch, dass ein U-Bahn-Neubau angenommen wird, der 2015 mit Sicherheit nicht fertig ist und der auf dem Abschnitt Hauptbahnhof—Turmstraße sogar langfristig zurückgestellt wurde. Andererseits fehlt in der Aufstellung die Straßenbahn zur Wissenschaftsstadt Adlershof, obwohl diese 2015 mit hoher Wahrscheinlichkeit fahren kann. Solche Merkwürdigkeiten schwächen das Vertrauen in die Untersuchungsergebnisse unabhängig von ihrer rechnerischen Relevanz.

Ähnlich viele Ungereimtheiten gibt es auch in dem für 2015 zugrunde gelegten Regionalverkehrskonzept. Es beschreibt einen Prognosezustand, der mit keiner der aktuellen Planungen übereinstimmt, vor allem nicht mit dem im Januar 2008 fertig gestellten brandenburgischen Landesnahverkehrsplan 2008 bis 2012 bzw. 2020. Das gilt vor allem für den Flughafen-Express. Es wird im Gutachten angenommen, dass dieser drei Mal pro Stunde zwischen Berlin Hbf und BBI pendelt und zusätzlich ein RE diese

Relation bedient. Daher werden die Züge der Stammbahn alle über den Hauptbahnhof hinaus bis Gesundbrunnen geführt, was sich nachteilig auf den Nutzen-Kosten-Wert auswirkt. Aber ein Enden der Stammbahnzüge im Hauptbahnhof sei, so der Gutachter am 21. April 2008 mündlich, von DB Netz ausgeschlossen worden, weil dort die Flughafenzüge enden. Merkwürdig ist nur, dass das Stammbahn-Gutachten von drei endenden Flughafenzügen ausging, das aktuelle BBI-Erschließungskonzept nach Fertigstellung der Dresdener Bahn aber vier (!) vorsieht. Es scheint also Kehrkapazitäten zu geben, die man der Stammbahn nicht zugestehen wollte.

2. Die Mitfall-Varianten

Besonders verwunderlich sind die der Untersuchung zugrunde gelegten Mitfall-Varianten, die dem Gutachter nach eigenem Bekunden alle samt vorgegeben wurden.

2.1 Brechung des RE 1 in Berlin

In der ersten Mitfallvariante, im Gutachten bezeichnet als A 11, wird der halbstündlich von Westen kommende RE 1 ab Griebnitzsee über die Stammbahn bis Berlin-Gesundbrunnen geführt. Der östliche Ast des RE 1 wird durch einen RE 11 halbstündlich zwischen Berlin-Charlottenburg und Frankfurt/Oder bedient. Eine solche „Brechung“ des RE 1, der mit Abstand wichtigsten und populärsten Bahnlinie im Land Brandenburg, ist ein Vorschlag, der in grober Weise brandenburgische Landesentwicklungsplanung, Verkehrsplanung und – nicht zu unterschätzen – Emotionen negiert. Den Gutachter diese niemals durchsetzbare Variante rechnen zu lassen, war Zeit- und Geldverschwendung.

2.2 Brechung jedes zweiten RE 1

Ähnlich unverständlich sind die Untersuchungen zur Variante D mit mehreren Untervarianten. Hier wird ein RE 1 pro Stunde

unverändert belassen und einer wie bei Variante A 11 gebrochen. Neben den vorstehend genannten grundsätzlichen Bedenken zur RE1-Brechung kommt hier noch hinzu, dass zu den Tageszeiten, zu denen der RE 1 nur stündlich fährt, die Stammbahn nur noch von Zügen mit verkürztem Laufweg (Potsdam Hbf—Berlin-Gesundbrunnen) befahren werden könnte.

Als Besonderheit wurden bei der D-Variante mehrere Untervarianten analysiert. So wurde eine Einsparung durch Verzicht auf die HVZ-Verstärkerzuggruppe auf der S-Bahn-Linie 1 gerechnet (D 11a). Außerdem wurden Varianten mit zusätzlichem Halt der Stammbahnzüge in Schöneberg (D 11b) und in Schöneberg und Steglitz (D 11c) gerechnet.

Fragen muss man jedoch, warum die Halte in Schöneberg und Steglitz nur in einer Untervariante gerechnet wurden und keine Setzung zumindest für die Mehrzahl der Varianten war, insbesondere für die spätere Vorzugsvariante E 1. Hier zeigt sich eine Parallele zur Variante A 11. Denn so, wie es viele Brandenburger als Affront empfinden, wenn der RE 1 in Berlin gebrochen würde, so würden es das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf, die Händler der Schloßstraße und viele Fahrgäste als Affront empfinden, wenn die Züge der Stammbahn an Steglitz, dem Umsteigeknoten und wichtigsten Einkaufszentrum im Berliner Südwesten, vorbeiführen.

Auf ähnliches Unverständnis würde ein Verzicht auf einen Halt in Schöneberg mit der Umsteigemöglichkeit zur Ringbahn und damit u. a. zum Fernbahnhof Südkreuz stoßen. Außerdem würden viele Berliner Innenstadtbewohner gegen diese Neuauflage der „Bankierszüge“ protestieren, die nur die Potsdamer und Zehlendorfer schnell zu ihren Arbeitsplätzen bringen, die aber nicht für den Ausflugsverkehr in die attraktiven Wald- und Seengebiete genutzt werden können.

Unverständlich ist auch, dass der Verzicht auf die Verstärkerzüge der S 1 und die beiden zusätzlichen Halte der Regionalzüge alternativ und nicht in einer Variante gerechnet wurden. Denn vertretbar ist der Verzicht auf die Verstärkerzüge natürlich am ehesten dann, wenn es mit den zusätzlichen Halten auch ein zusätzliches Angebot auf der Wannseebahn gibt.

2.3 RB 21 und 22 auf die Stammbahn

In der dritten Mitfall-Variante (E 1) bleibt der RE 1 unverändert. Stattdessen verkehren auf der Stammbahn die Züge der verlängerten RB 21, die

Bahnhofsabstände auf der Potsdamer Stammbahn	
Bahnhof	Abstand zum nächsten Bahnhof
Potsdam Hbf	4,2 km
Potsdam-Griebnitzsee	3,9 km
Dreilinden Europarc	3,4 km
Düppel-Kleinmachnow	2,5 km
Berlin-Zehlendorf	5,2 km
Berlin-Steglitz	3,3 km
Berlin-Schöneberg	3,8 km
Berlin Potsdamer Platz	

heute von Wustermark kommend in Griebnitzsee enden, und die von Schönefeld über Michendorf kommenden und heute in Potsdam Hbf endenden Züge der RB 22. Die Flughafen-Anbindung ist allerdings ohne Relevanz, weil von Berlin aus die Fahrt über Potsdam ein zu großer Umweg wäre. Doch die anderen Vorteile dieser Variante überwiegen, so dass sie als Vorzugsvariante vertiefend untersucht wurde.

Nicht erkennbar ist aus dem Gutachten, wie lange die Züge abends verkehren und ob dann durch Überlagerung von RB 21 und RB 22 noch ein Halb-Stunden-Takt gefahren wird. Hier gäbe es ggf. ein Einsparpotenzial.

Ein anderes Einsparpotenzial nennt der Gutachter selber, ohne es aber einzurechnen: Einsatz von leichteren und schnelleren Triebzügen statt der lokbespannten Züge mit Doppelstockwagen.

Auf Abwege gerät die Untersuchung der Variante E 1 dann aber bei der Busanpassung. Hier wird angenommen, dass die heute nahe des geplanten Bahnhofs Düppel-Kleinmachnow endende BVG-Buslinie 115 von der bisherigen Endstelle zum neuen Bahnhof verlängert wird. Das ergibt laut Gutachten jährliche Zusatzkosten von 363.000 Euro für einen zusätzlichen Gelenkbus und erhöhte Betriebskosten. Doch diese Verlängerung ist vollkommen überflüssig. Zum einen ist der Umsteigeweg von der heutigen Endstelle nur sehr kurz, zum anderen wird es kaum Umsteiger geben, weil fast alle Fahrgäste am Bahnhof Zehlendorf zwischen Stammbahn und Bus 115 umsteigen werden.

Demgegenüber wird ein sich aufdrängendes Einsparpotenzial bei der Buslinie 620 nicht berücksichtigt. Dabei könnten hier die teuren Verstärkerfahrten zwischen Europarc Dreilinden und Bahnhof Wannsee entfallen.

Unverständlich ist auch, warum nicht weitere Anpassungen des Busnetzes im Raum Kleinmachnow/Stahnsdorf betrachtet wurden.

3. Weiterer Untersuchungsbedarf

Der für die Vorzugsvariante ermittelte Nutzen-Kosten-Faktor von 0,64 liegt deutlich unter dem Schwellenwert von 1,0. Andererseits wurde die Vorzugsvariante E 1 mit Rahmensetzungen und Annahmen gerechnet, die ein gutes Ergebnis ausschlossen. Wir fordern daher, die Variante E 1 mit folgen-



Bus 115 am Fehrbelliner Platz zur Abfahrt nach Düppel-Süd. Dort, so die Rechnung der Gutachter, soll der Bus eine geringfügig zum Regionalbahnhof Düppel-Kleinmachnow verlegte Endstelle erhalten, wofür Kosten eines zusätzlichen Fahrzeugs und jährlich 1905 zusätzliche Fahrerstunden berechnet wurden. Sinnvolle Busnetzanspassungen wurden demgegenüber nicht untersucht und berechnet.

Foto: Marc Heller

den veränderten Vorgaben nochmals zu rechnen:

- Befahrung der Stammbahn mit den Zügen der RB 21 und RB 23 (Michendorf—Potsdam Hbf) auf der Grundlage des Landesnahverkehrsplans
- Halte in Steglitz und Schöneberg
- Enden in Berlin Hbf statt Gesundbrunnen
- Einsatz leichter und schneller Triebzüge
- Einsparungen bei den HVZ-Verstärkern der S 1
- Einsparungen beim Bus (keine Verlängerung 115, Reduzierung 620)
- Höhere Beschäftigtenzahlen im Europarc Dreilinden (6000 Arbeitsplätze)
- Höhere Einwohnerprognosedaten

Außerdem sollten grundsätzliche Alternativen untersucht werden. Da insbesondere die hohen Infrastrukturkosten auf dem Berliner Abschnitt den Nutzen-Kosten-Faktor nach unten gedrückt haben, sollte eine S-Bahn-Variante gerechnet werden, in der die in Zehlendorf endenden S1-Verstärkerzüge auf die Stammbahn verlängert werden, entweder bis Griebnitzsee oder alternativ nur bis zum Europarc.

Als weitere Variante sollte der Einsatz von Zwei-System-Fahrzeugen untersucht werden, die auf der RB 21 und RB 23 eingesetzt werden, über die Stammbahn bis Zehlendorf verkehren, ab hier die S-Bahn-Gleise nutzen und am nördlichen Ende der Wannseebahn die vorhandenen Bauten zur Einführung in den Nord-Süd-Tunnel mit Anbindung des Hauptbahnhofs und ggf. Gesundbrunnen nutzen.

Abschließend bittet die Bürgerinitiative Stammbahn, bei der Auswahl weiterer Untersuchungsvarianten frühzeitig beteiligt zu werden.

4. Zwischennachricht

Auf die vorstehend abgedruckte Stellungnahme erhielt die Bürgerinitiative Stammbahn von der Verwaltung des Ministers am 13. Oktober folgendes Schreiben: „Sehr geehrte Damen und Herren, ich danke Ihnen für Ihre Hinweise und Stellungnahmen zur verkehrlichen Voruntersuchung und standardisierten Bewertung für die Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn. Ihre Stellungnahmen sind mir bis Mitte Juli 2008 zugegangen. Ihre Hinweise wurden ausgewertet und mit dem Gutachter erörtert. Nach Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin als gemeinsamer Auftraggeber der Untersuchung werde ich unter Berücksichtigung Ihrer Hinweise zum Untersuchungsergebnis abschließend Stellung nehmen.“

5. Wie weiter?

Vor acht Monaten schrieb die Bürgerinitiative Stammbahn an den Minister für Infrastruktur und Raumordnung, Reinhold Dellmann, und erhielt seither von seiner Verwaltung lediglich eine Zwischennachricht. Die darin in Aussicht gestellte Stellungnahme liegt auch vier Monate später noch nicht vor. Das verdeutlicht, dass das Land nicht nur die Wiederinbetriebnahme der Stammbahn nicht will, sondern auch keine Diskussion über die Stammbahn – schon gar nicht in den Monaten vor der Landtagswahl.

Die Stammbahn muss als gemeinsames Projekt der Länder Brandenburg und Berlin entwickelt werden. Aber Brandenburg und Berlin haben für die Metropolregion Berlin bis heute kein gemeinsames Zukunftskonzept für die Entwicklung des Bahnverkehrs. Strecken, die nicht in den Jahren der Nach-

Wende-Euphorie wieder in Betrieb genommen wurden, liegen auch im 20. Jahr nach dem Mauerfall brach. Brandenburg und Berlin richten ihre gesamte Energie nicht etwa auf eine Schließung der teilungsbedingten Lücken im Regional- und S-Bahn-Netz, sondern auf jahrelange Untersuchungen, in denen ein vermeintlich unzureichender volkswirtschaftlicher Nutzen nachgewiesen wird. So soll das Nichtstun verdeckt werden. Aspekte wie Erdölverknappung, Umweltschutz, Klimawandel, Mobilität für Menschen ohne Auto usw. werden hierbei ausgeblendet.

Dabei haben alle bisherigen Studien gezeigt, dass auf der Stammbahn schon heute hohe Fahrgastzahlen zu erwarten sind, die den Schienenverkehr rechtfertigen. Deshalb muss dringend neu geplant und neu gerechnet werden. Wichtig sind dabei Rahmensetzungen, die nicht mehr so verzerrt sind, dass zwangsläufig jeder Nutzen-Kosten-Faktor nach unten rutscht. Wichtig ist außerdem, dass Alternativen für den Regionalverkehr und für die S-Bahn vorurteilsfrei untersucht werden, die aus unbekanntem Gründen bisher ausgeblendet wurden.

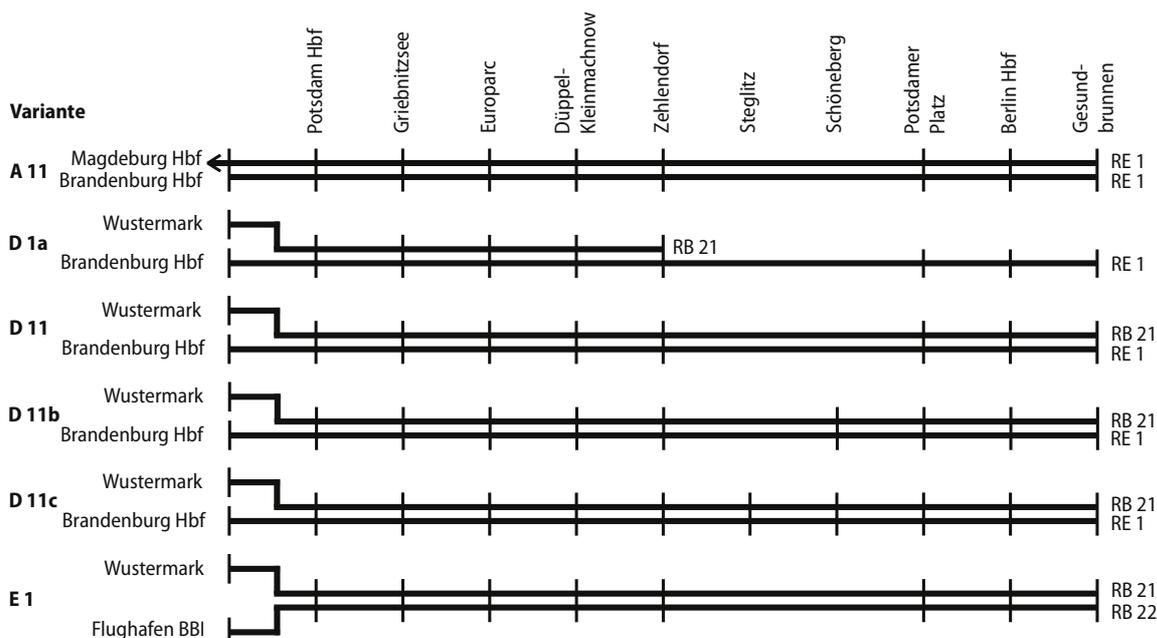
Bei allen weiteren Überlegungen muss außerdem berücksichtigt werden, dass der zunehmende Verkehr zwischen Potsdam und Berlin künftig ohnehin zusätzliche Angebote erfordert. Würde man statt der schon mehrfach diskutierten Bestellung weiterer Züge auf dem RE 1 Schienenverkehr auf der Stammbahn bestellen, könnten mit dem zusätzlichen Angebot zugleich neue Fahrgastpotenziale erschlossen werden.

Diese wenigen Überlegungen zeigen, dass es viele Möglichkeiten gibt und dass in der nächsten Stufe alle Schienenvarianten noch einmal unvoreingenommen diskutiert werden sollten, bevor man sich dann zügig auf die erfolgversprechenden Konzepte beschränkt.

Potsdam und Berlin ebenso wie die Region um Kleinmachnow, Teltow und Stahnsdorf brauchen für ihre Entwicklung attraktiven Bahnverkehr. Hierfür ist die Stammbahn ein großes und zugleich unverzichtbares Potenzial. Um diese Chance in der Zukunft nutzen zu können, muss jedoch heute mit den Planungen und morgen mit den Bauarbeiten begonnen werden. Fortgesetzter Stillstand wäre Rückschritt.

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn ist im Internet verfügbar unter www.mir.brandenburg.de

Mehr über die Bürgerinitiative Stammbahn erfahren Sie unter www.stammbahn.de



Die sogenannten Mitfallvarianten der Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn. Ein Strich steht für einen Zug je Stunde und Richtung. Fünf der sechs untersuchten Varianten sehen eine vollständige bzw. teilweise Brechung der Regionalexpresslinie RE 1 vor. Das ist unbegreiflich, da eine solche Brechung der brandenburgischen Vorzeigelinie unrealistisch und unsinnig ist.

Grafik: IGEB/Florian Müller