

■ Stammbahn

# Eine neue Chance für die Stammbahn: Vorstudie erwartet Nutzen-Kosten-Faktor von über 1

aus SIGNAL 03/2009 (Juli 2009), Seite 17 (Artikel-Nr: 10000421)  
 Berliner Fahrgastverband IGEB

**Seit Anfang Juni liegt eine Vorstudie zur S-Bahn-Anbindung Zehlendorf--Kleinmachnow-- Dreilinden vor. Die Gutachter empfehlen eine vertiefende Untersuchung in Form einer Nutzen-Kosten-Untersuchung.**

Das Ministerium hatte in seiner vorstehend abgedruckten Stellungnahme vom April 2009 bereits darauf hingewiesen, dass Untersuchungen zur Betriebswürdigkeit einer S-Bahn-Verbindung laufen. Diese hatten der Berliner Bezirk Steglitz-Zehlendorf, die brandenburgische Gemeinde Kleinmachnow und die private Europarc Dreilinden GmbH gemeinsam in Auftrag gegeben. Gutachter war die DB International GmbH (früher DEConsult).

Grundlage für die Untersuchung war die Annahme, dass auf der Stammbahn zwischen Zehlendorf und Dreilinden eine eingleisige S-Bahn-Strecke mit den Stationen Zehlendorf Süd, Düppel/Kleinmachnow und Kleinmachnow/ Dreilinden (nahe am Gewerbegebiet Europarc) gebaut wird (siehe Heft- Rückseite). Auf dieser Strecke sollen täglich von ca. 4 bis 1 Uhr Halbzüge im 20-Minuten-Takt verkehren und für die rund 5 km knapp 6,5 Minuten Fahrzeit benötigen.

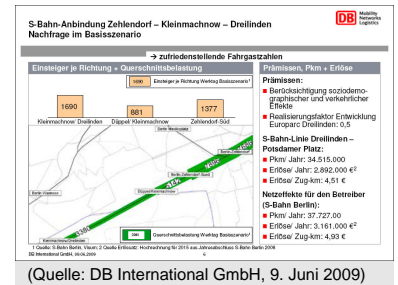
Bei Investitionskosten von insgesamt 35,6 Millionen Euro wird im Basisszenario mit werktäglich rund 4000 Einsteigern an den drei neuen Stationen ein ausgeglichenes Nutzen-Kosten- Verhältnis erwartet. Bei Umsetzung flankierender Maßnahmen steigt der Nutzen-Kosten- Faktor voraussichtlich über 1. Deshalb empfehlen die Gutachter der Vorstudie eine vertiefende Untersuchung in Form einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU).

Es ist höchst erfreulich, dass hier über die Landesgrenze hinweg die lokalen Akteure gemeinsam eine solche Studie in Auftrag gegeben haben. Nun sind die Länder Berlin und Brandenburg gefordert, eine neue NKU zu beauftragen. Hierbei dürfen jedoch nicht wieder so unsinnige Varianten gerechnet werden, wie das bei der NKU zum Regionalverkehr auf der Stammbahn geschah (vgl. SIGNAL 1/2009). Vor allem muss eine sorgfältige Untersuchung zur Anpassung des Busnetzes erfolgen, was bei der NKU zum Regionalverkehr sträflich vernachlässigt wurde.

Außerdem sollte bei der NKU zur S-Bahn der Vorschlag der Gutachter, den S-Bahnhof Düppel-Kleinmachnow in historischer Lage zu errichten, beibehalten werden. Wenn dieser Haltepunkt in Berlin und damit im Tarif Berlin AB liegt, wird sich das auf die Einsteigerzahlen positiv auswirken. Den Sorgen der Anwohner, dass dann das Bahnhofsumfeld zugeparkt wird, sollte man durch gute Busanbindungen, viele Fahrradstellplätze und eine Bewirtschaftung des Parkraums Rechnung tragen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000421>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten



Nach dem Mauerbau fuhren für einige Zeit auch die legendären »Bankierzüge« zum S-Bahnhof Düppel-Kleinmachnow (!), hier steht ein Halbzug zur Abfahrt nach Zehlendorf bereit. Mit dem Reichsbahnerstreik 1980 endete auf dieser Streckender Betrieb. (Foto: Sigurd Hilkenbach)