

# S-Bahn-Anbindung Zehlendorf – Kleinmachnow – Dreilinden

## Ergebnisse Vorstudie

Auftraggeber:

Bezirk Berlin Steglitz-Zehlendorf



Gemeinde Kleinmachnow



Europarc Dreilinden GmbH



*Ein Unternehmen der*



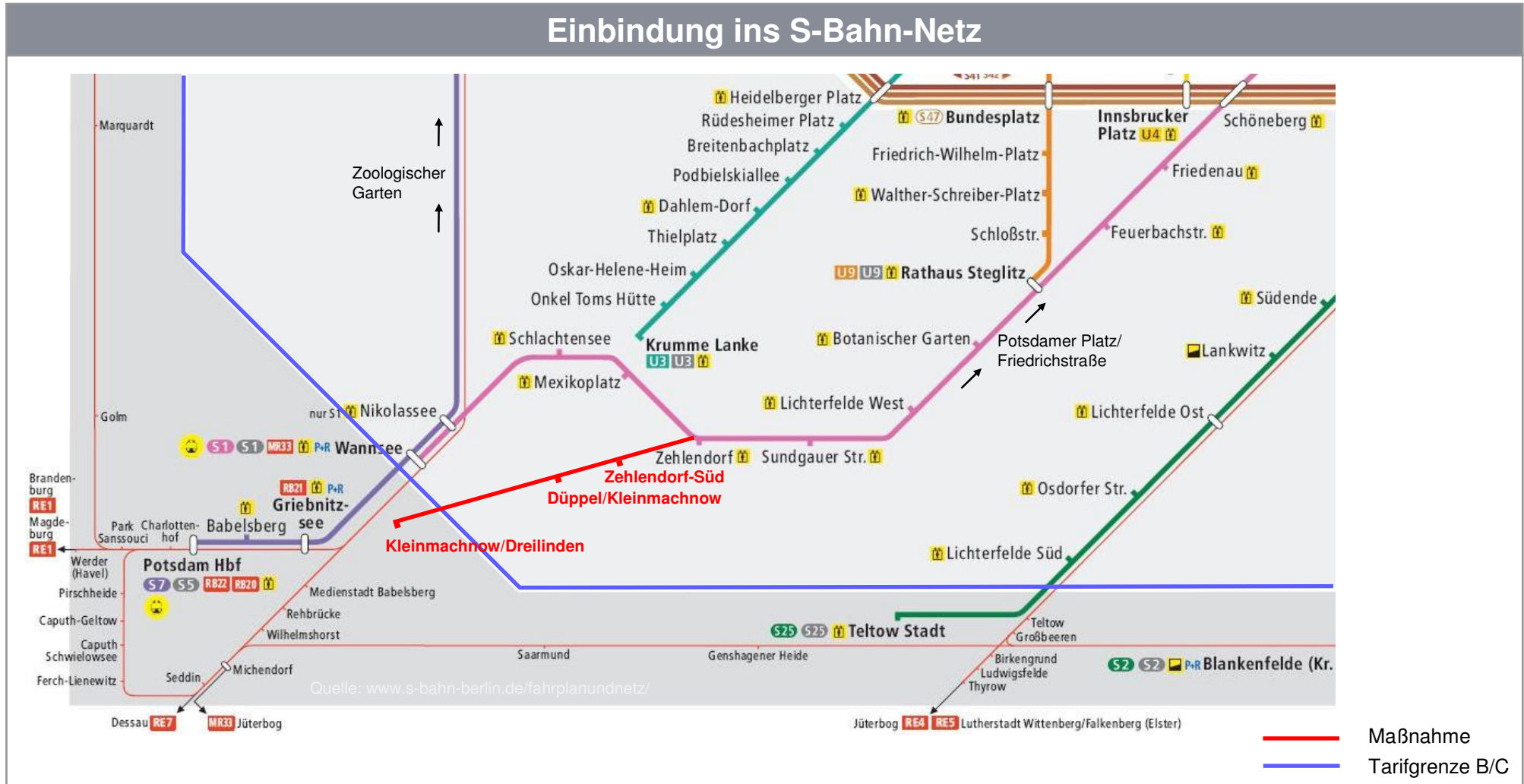
Auftragnehmer:

DB International GmbH  
Verkehrs- und Betriebsberatung  
Bornitzstraße 73-75  
10365 Berlin

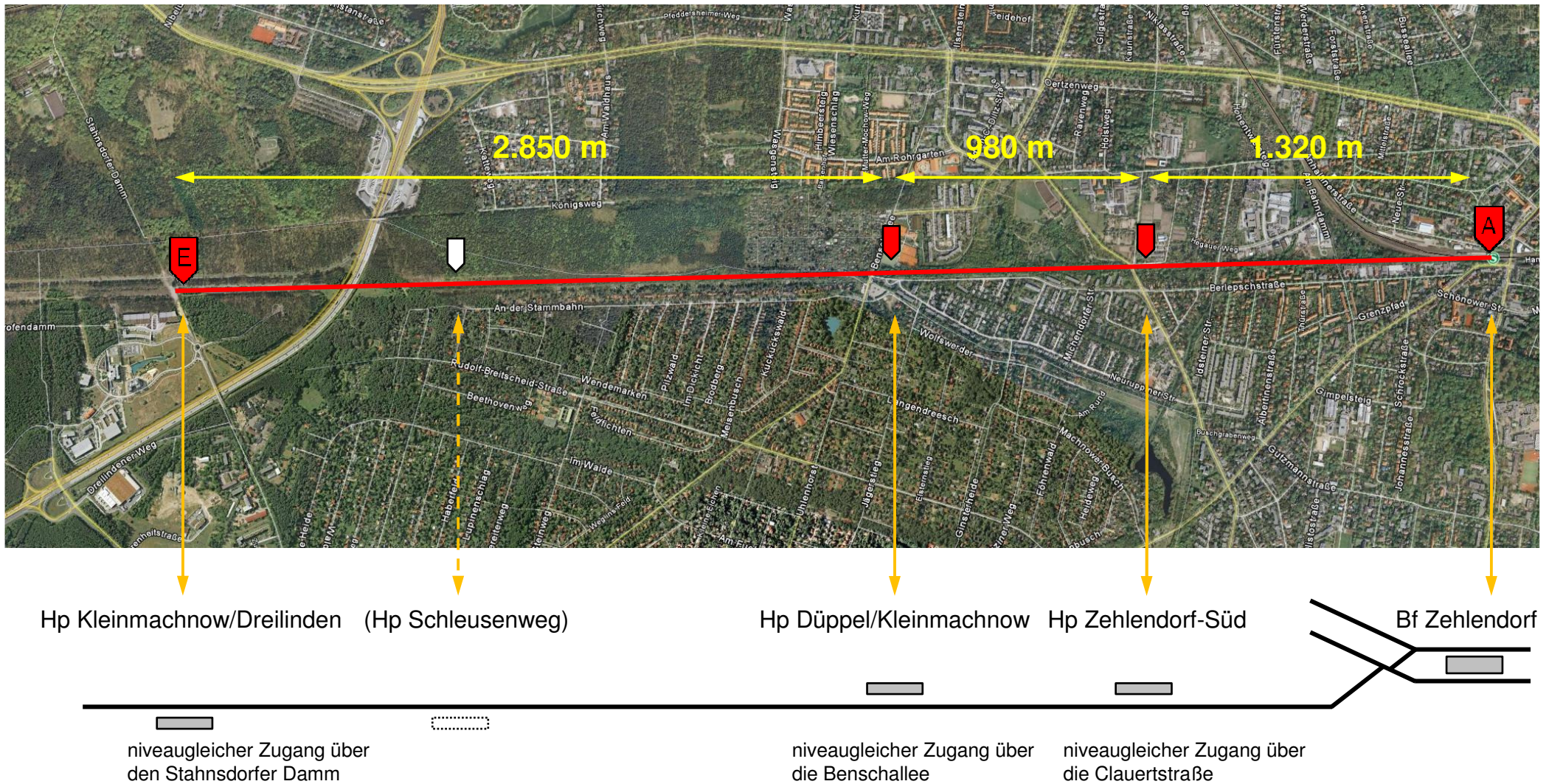
---

Berlin, 09.06.2009

# S-Bahn-Anbindung Zehlendorf – Kleinmachnow – Dreilinden Streckenführung



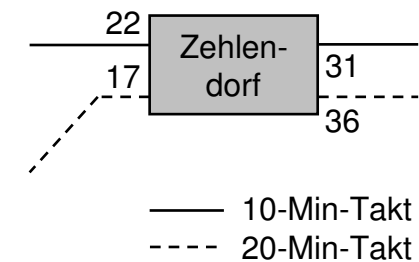
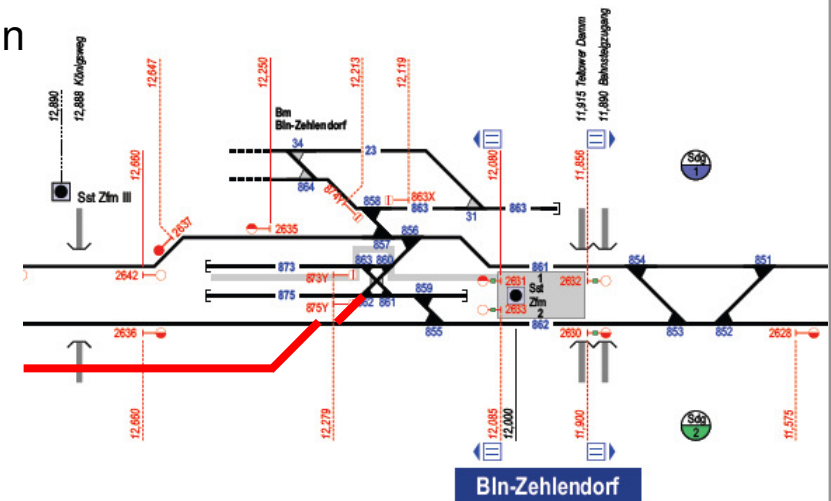
# S-Bahn-Anbindung Zehlendorf – Kleinmachnow – Dreilinden Infrastrukturlösung



# S-Bahn-Anbindung Zehlendorf – Kleinmachnow – Dreilinden

## Festlegung der Prämissen zum Angebots- und Betriebskonzept

- Planung von drei Halten (Zehlendorf-Süd, Düppel/Kleinmachnow und Kleinmachnow/Dreilinden)
- Einfädung in Zehlendorf hinter dem Bf Richtung Dreilinden
  - Nutzung des Bahnsteiges der S 1
  - Umbau der Abstellanlage/ Kreuzung
  - Kreuzen des Güterzuggleises Lichterf. West - Wannsee
- Angebotskonzept: 20-Min-Takt und Einbindung in S 1
  - Mo-So von 04:00 – 01:00 Uhr: + 641.550 Zug-km/a
  - Vmax = 100 km/h – Fahrzeiten von 6,5 Min (3 Halte)
  - 1/2-Züge: Kurze Bahnsteige mit Vorhaltung für 3/4-Züge
  - Umlauf + 18 Min: 2 zusätzliche Fahrzeuge
- Eingleisiger Streckenausbau
  - Außenbahnsteige in Zehlendorf-Süd und Düppel/Kleinmachnow
  - Vorhaltung in Dreilinden für Mittelbahnsteig und Kreuzung



# S-Bahn-Anbindung Zehlendorf – Kleinmachnow – Dreilinden

## Ermittlung der Investitionskosten

alle Angaben netto

### Wesentliche Einflussfaktoren

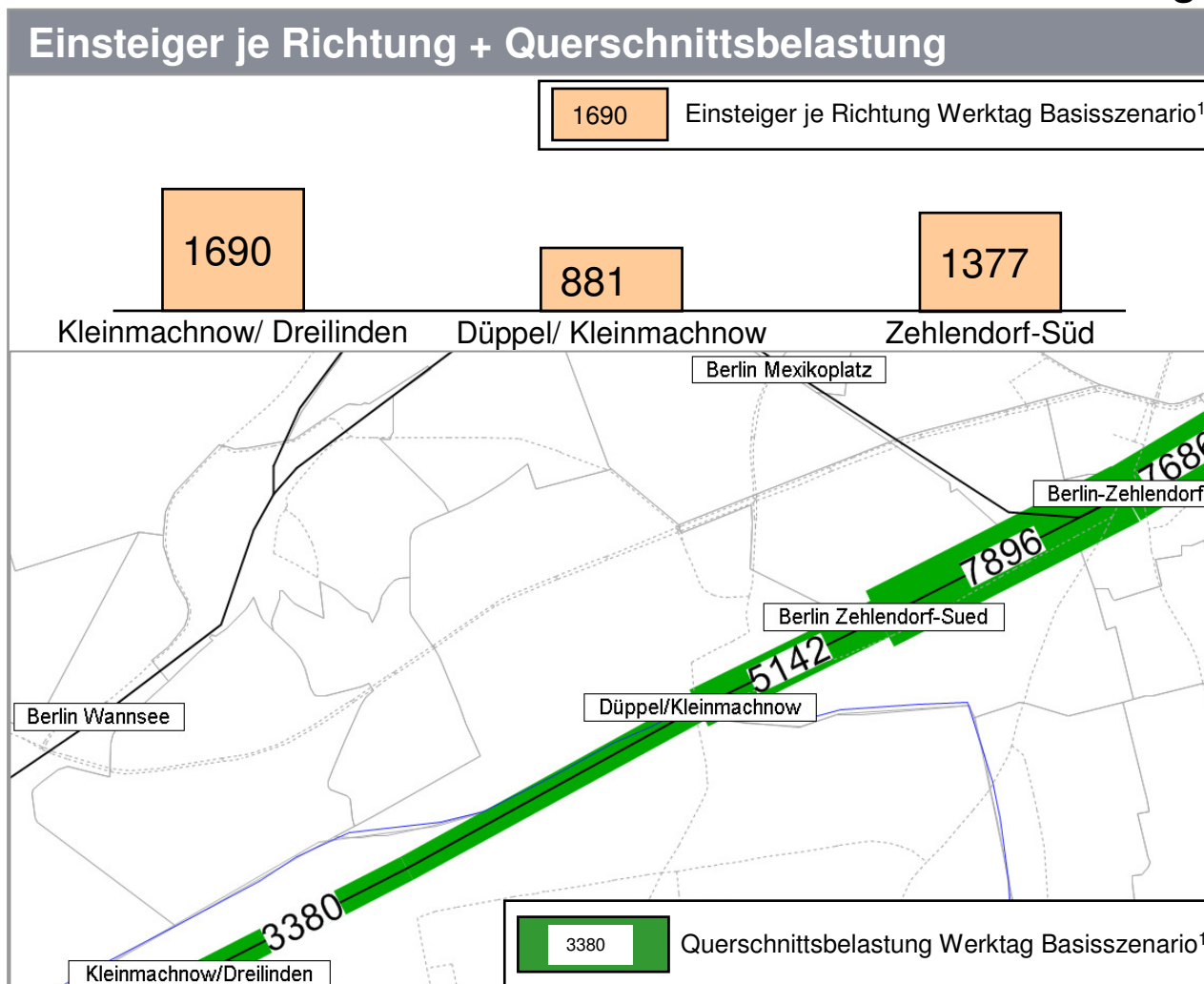
- Anbindung der Stammbahn an die vorhandenen S-Bahngleise im Bahnhof Zehlendorf,
- Rückbau des noch vorhandenen Gleises bis Düppel/Kleinmachnow,
- Baufeldfreimachung,
- durchgängig eingleisiger Ausbau der Strecke einschließlich Stromschiene,
- Errichtung von 3 technisch gesicherten Bahnübergängen,
- Errichtung einer eingleisigen Eisenbahnüberführung über die Autobahn BAB 115,
- Bahnstromversorgung (Neubau und Anpassung),
- Neubau von 3 Haltepunkten (Zehlendorf-Süd, Düppel/Kleinmachnow und Kleinmachnow/Dreilinden) sowie
- Zusätzliche Beschaffung von 2 S-Bahn-Viertelzügen.

### Investitionskosten\* [T€]

<b>Baukosten</b>	<b>23.639</b>
<b>Sonstige Kosten</b> (Planung, Gebühren, Unvorhergesehenes)	<b>5.319</b>
<b>Anschaffungskosten Fahrzeuge</b>	<b>6.600</b>
<b>Gesamtkosten</b>	<b>35.558</b>

# S-Bahn-Anbindung Zehlendorf – Kleinmachnow – Dreilinden Nachfrage im Basisszenario

→ zufriedenstellende Fahrgastzahlen



### Prämissen, Pkm + Erlöse

#### Prämissen:

- Berücksichtigung soziodemographischer und verkehrlicher Effekte
- Realisierungsfaktor Entwicklung Europarc Dreilinden: 0,5

#### S-Bahn-Linie Dreilinden – Potsdamer Platz:

- Pkm/ Jahr: 34.515.000
- Erlöse/ Jahr: 2.892.000 €<sup>2</sup>
- Erlöse/ Zug-km: 4,51 €

#### Netzeffekte für den Betreiber (S-Bahn Berlin):

- Pkm/ Jahr: 37.727.00
- Erlöse/ Jahr: 3.161.000 €<sup>2</sup>
- Erlöse/ Zug-km: 4,93 €

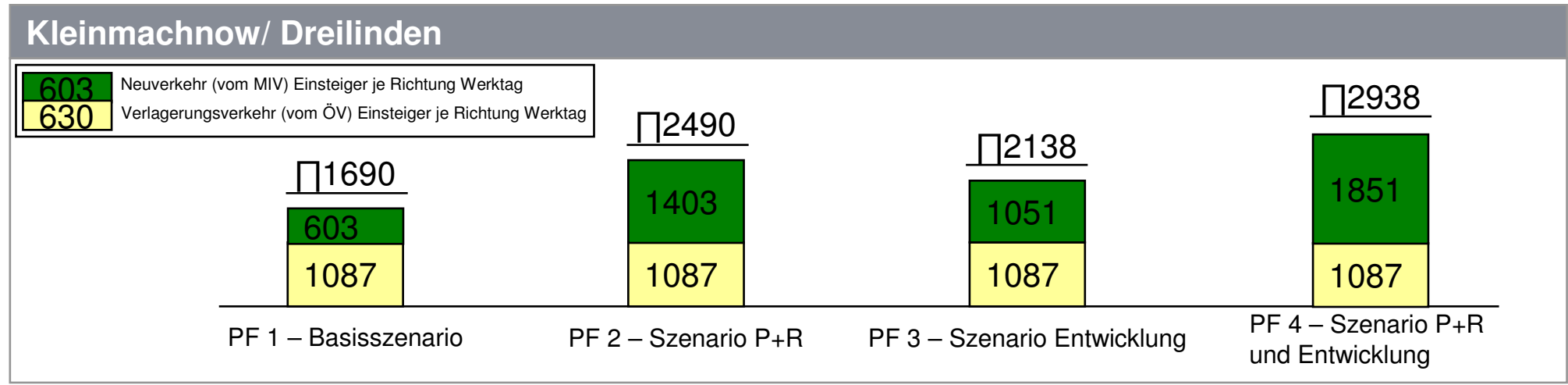
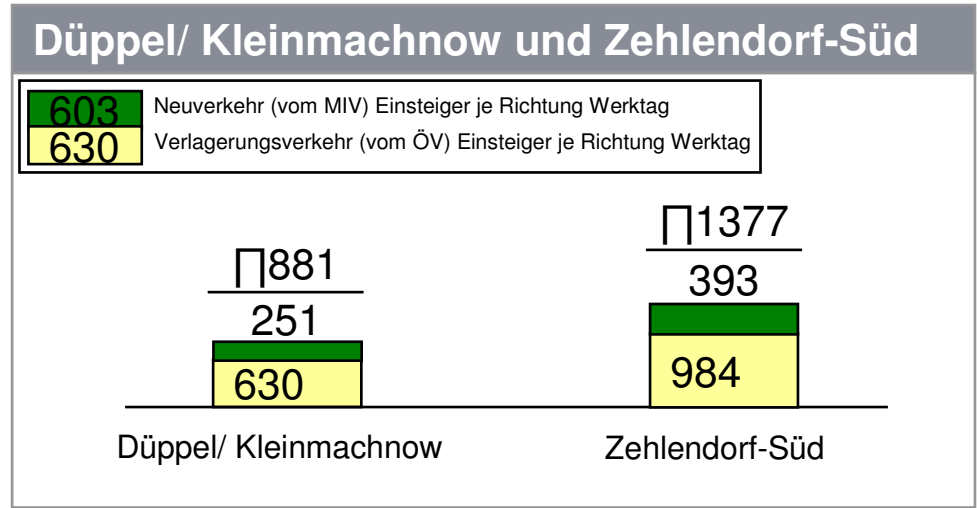
1 Quelle: S-Bahn Berlin, Visum; 2 Quelle Erlössatz: Hochrechnung für 2015 aus Jahresabschluss S-Bahn Berlin 2008

# S-Bahn-Anbindung Zehlendorf – Kleinmachnow – Dreilinden

## Neuverkehrsanteile zwischen 31,6 % und 48,0 %

### Anteil Neuverkehr (vom MIV)

- PF 1 – Basisszenario: 31,6 %
- PF 2 – Szenario P+R: 43,1 %
- PF 3 – Szenario Entwicklung: 38,6 %
- PF 4 – Szenario P+R und Entwicklung: 48,0 %



## S-Bahn-Anbindung Zehlendorf – Kleinmachnow – Dreilinden

### Empfehlung

#### Basisszenario:

- Erwartung eines voraussichtlich ausgeglichenen Nutzen-Kosten-Verhältnisses ( $\approx 1$ )

#### Szenario P+R:

- Erwartung eines voraussichtlich positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses ( $> 1$ )

#### Szenario Entwicklung:

- Erwartung eines voraussichtlich positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses ( $> 1$ )



**Empfehlung einer vertiefenden Untersuchung für eine  
S-Bahn Anbindung Zehlendorf – Kleinmachnow – Dreilinden  
in Form einer Nutzen-Kosten-Untersuchung**