

## 17. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### des Abgeordneten Gerwald Claus-Brunner (PIRATEN)

vom 05. Juni 2013 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Juni 2013) und **Antwort**

#### Neues Zugangsbauwerk S-Bahnhof Zehlendorf

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Weshalb wird bei der Planung des neuen Zugangsbauwerks am S-Bahnhof Zehlendorf nicht die Vorlage der BVV Steglitz-Zehlendorf berücksichtigt?

Frage 2.: Wie hoch wären die Baukosten der Variante Zugangsbauwerk im südlichen Widerlager Straßenbrücke Teltower Damm?

Frage 3.: Wie hoch wären die Baukosten der Variante Tunnelbauwerk zwischen Anhaltiner Straße und Machnower Straße in Höhe Einmündung Martin-Buber-Straße?

Frage 4.: Bei der Erstellung des Zugangsbauwerks im südlichen Widerlager der Straßenbrücke über den Teltower Damm entsteht ein Gefahrenpunkt im Bereich Fuß/Radweg. Welche Sicherheitsmaßnahmen werden hier ergriffen?

Frage 7.: Kann der Senat die Planungsvariante der BVV Steglitz-Zehlendorf gegenüber der S-Bahn-Berlin GmbH bzw. DB AG durchsetzen? Wenn Nein, was ist konkret der Hinderungsgrund?

Antwort zu 1. bis 4. und 7.: Für den S-Bahnhof Zehlendorf besteht – aufgrund der dichten Wohnquartiere, Rathaus, Einkaufszentrum, drei Oberschulen in unmittelbarer Nähe, eine weitere Oberschule in mittlerer Entfernung, starker Umsteigeverkehr zwischen S-Bahn und Omnibussen – der dringende verkehrliche Bedarf eines zusätzlichen Zugangs im Bereich westlich des Teltower Damms.

Hierzu wurden seinerzeit folgende Varianten geprüft:

Variante 1. In Bezug auf die Bahnachse schräg verlaufender Tunnel (in der früheren Achse des Teltower Damms/Machnower Straße) mit Zugangsanlagen im Bereich Anhaltiner Straße (der dort vorhandene namenlose Platz an der Einmündung Beucke- und Martin-Buber-Straße wird gelegentlich als „Postplatz“ bezeichnet) und Machnower Straße. Diese Lösung würde die Verkehrsbedürfnisse abdecken und wäre städtebaulich sehr günstig.

Eine Abschätzung aus dem Jahr 2000 ergab, je nach Ausstattung, Kosten in Höhe von 10 bis 12 Mio. DM; heute würde diese Lösung mindestens 6 Mio. € kosten.

Variante 2. Ein in Bezug auf die Bahnachse senkrechter Tunnel mit Zugängen am „Postplatz“ und an der Machnower Straße wäre verkehrlich gut einzuschätzen. Kostenschätzung aus dem Jahr 2000 6 Mio. DM; heute würde eine derartige Anlage rd. 4 Mio. € kosten.

Variante 3. Aufweitung der Eisenbahnüberführung (EÜ) Teltower Damm nach Westen und Zugang zum Bahnsteig durch das westliche Widerlager (verkehrlich ebenfalls gut). Kostenschätzung aus dem Jahr 2006: mindestens 4 Mio. € für das Land Berlin, da Veranlasser der Brückenaufweitung.

Variante 4. Brücke über die Bahnsteige, mit Treppen am „Postplatz“ und auf dem Bahnsteig bzw. am „Postplatz“, auf dem Bahnsteig und an der Machnower Straße. Diese Brückenlösungen sind die Vorzugslösungen des Bezirks Steglitz-Zehlendorf (Beschluss Nr. 1105 der BVV vom 19.01.2011). Die „lange“ Brücke wird von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wegen der relativ hohen Steighöhe (die Bahnsteige liegen dort etwa 1,0 bis 2,50 m über dem Gelände) und der ungünstigen städtebaulichen Ansicht abgelehnt. Die „kurze“ Brücke wurde neben den genannten Gründen auch deshalb verworfen, weil das Quartier im Bereich der Machnower Straße an diesen Zugang nicht angebunden wäre.

Variante 5. Zugang zum S-Bahnsteig durch das neu zu bauende südliche Widerlager der EÜ Teltower Damm an heutiger Stelle. Aufgrund des geplanten Neubaus der EÜ Teltower Damm durch die DB AG bietet diese Lösung zeitliche und finanzielle Vorteile gegenüber den vorgenannten Lösungen. Die aktuelle Kostenschätzung der DB AG beläuft sich auf rd. 2 Mio. €, der Bau soll im Jahr 2015 beginnen. Bei dieser Lösung besteht jedoch der Nachteil, dass im Bereich Fuß- und Radweg ein möglicher Gefahrenpunkt entstehen könnte. Hinsichtlich der zu ergreifenden Sicherheitsmaßnahmen finden derzeit weite-

re Prüfungen statt mit dem Ziel, Gefährdungen der Fußgänger durch den Radverkehr auszuschließen.

Diese Lösung wurde seitens des Landes Berlin bevorzugt, da die anderen Lösungen, die wie o.g. ausgeführt 4 Mio. € oder mehr kosten, nicht finanzierbar sind.

Aktuell ist ein neuer Sachstand dadurch eingetreten, dass nach Einreichung der Bauunterlagen für die Erneuerung der EÜ Teltower Damm in heutiger Lage und Höhe unter Berücksichtigung des Bahnsteigzuganges beim Eisenbahnbundesamt (EBA) dieses aufgrund der Bedeutung des Teltower Damms eine lichte Höhe von 4,50 m für erforderlich hält. Aufgrund der Vorschriftenlage kann aus verkehrlicher Sicht dem nicht widersprochen werden, sofern die Kosten hierfür angemessen sind. Das Land Berlin hat daraufhin der DB Netz AG mitgeteilt, dass, wenn das Land Berlin aufgrund einer größeren lichten Höhe Kosten für den Neubau der Brücke zu tragen hätte, es aufgrund des geplanten S-Bahnzuganges eine Aufweitung der Eisenbahnüberführung zur Verbreiterung des Geh- und Radweges anstrebt, wenn diese Lösung wirtschaftlich vertretbar ist. Eine Antwort der DB Netz AG steht noch aus.

Frage 5.: Können die vorhandenen alten und verschlossenen Zugangstunnel bei der Erstellung des Zugangs genutzt werden? Wenn Nein, warum nicht?

Antwort zu 5.: Alte und verschlossene Zugangstunnel zum Bahnhof Zehlendorf existieren nicht.

Frage 6.: Wie wird der 2. Bahnsteig (Stammbahn) vorausschauend in die Planungen der Zugangsbauwerke mit einbezogen?

Antwort zu 6.: Bei der Planung des zusätzlichen Zugangsbauwerks zum S-Bahnhof Zehlendorf wird der zweite Bahnsteig (Berlin-Potsdamer Stammbahn) insofern berücksichtigt, als ein zusätzlicher Zugang auch dorthin nicht verbaut werden soll. Ein Wiederaufbau der Stammbahn und Wiederinbetriebnahme des zweiten Bahnsteigs sind aktuell jedoch nicht vorgesehen.

Berlin, den 25.06.2013

In Vertretung

C h r i s t i a n   G a e b l e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Jul. 2013)