

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Irene Köhne (SPD)

vom 12. Juli 2013 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Juli 2013) und **Antwort**

Zweiter S-Bahn-Ausgang am Bahnhof Zehlendorf

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

Frage 1: Ist es geplant, am S-Bahnhof Zehlendorf einen zweiten Ausgang zu bauen?

Frage 2: Wenn ja, wann soll der Ausbau stattfinden? Wenn nein, warum hält der Senat einen Ausbau nicht für notwendig?

Frage 3: Welche Alternativen sind geprüft worden? (z. B. Ausgang zum Teltower Damm, Fußgängerbrücke über die S-Bahn von der Anhalter Straße zur Machnower Straße, Tunnel von der Anhalter Straße zur Machnower Straße)

Frage 4: Welche Kosten entstehen jeweils für die einzelnen Alternativen für den Senat, die DB und den Bezirk?

Antwort zu 1., 2, 3 und 4.: Für den S-Bahnhof Berlin-Zehlendorf (S-Bahnlinie 1, Wannseebahn) besteht aufgrund starker Nachfrage durch Ein-, Aus- und Umsteigerinnen und Umsteiger der dringende verkehrliche Bedarf eines zusätzlichen Zugangs im Bereich westlich des Teltower Damms. Gemäß der mit dem Bund und der DB AG vereinbarten Geschäftsgrundlage wäre ein zusätzlicher Zugang vollständig vom Land Berlin (Hauptverwaltung) zu bezahlen, für den Bezirk und die DB AG würden keine Kosten anfallen.

Hierzu wurden 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 Anhalter Straße (der dort vorhandene namenlose Platz an der Einmündung Beucke- und Martin-Buber-Straße wird gelegentlich als „Postplatz“ bezeichnet) und an der 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. Eine Kostenschätzung aus dem Jahr 2000 belief sich auf 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 westliche Widerlager der EÜ Teltower Damm an heutiger Stelle. Aufgrund des geplanten Neubaus (lichte Weite und Höhe in bisherigen Abmessungen) 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 Fußgängerinnen und 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 DB-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 Dammes eine lichte Höhe von 4,50 m für erforderlich hält. Aufgrund der Vorschriftenlage kann dem aus verkehrlicher Sicht 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. Der Gesamt-Zeitbedarf für den Neubau der EÜ Teltower Damm einschließlich Bahnsteigzugang hängt ab u.a. vom Zeitbedarf für die planerischen Abstimmungen, Entwurfserarbeitung und das erforderliche planrechtliche Verfahren, und kann daher aktuell nicht angegeben werden.

Frage 5: Ist bei den Alternativen der zunehmende Parkdruck für Radfahrer sowie die Möglichkeit zusätzlicher Parkflächen für Fahrräder berücksichtigt worden?

Frage 6: Ist bei der Tunnel- oder Brückenlösung die sehr viel bessere Anbindung an die geplante Pedelec-Route über die Anhaltiner Straße nach Kleinmachnow berücksichtigt worden?

Antwort zu 5. und 6.: Bei den Planungen für einen zweiten Zugang am S-Bahnhof Zehlendorf wurden und werden selbstverständlich Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie die geplante Pedelec-Route berücksichtigt.

Berlin, den 30. Juli 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 05. Aug. 2013)