

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 13. Januar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Januar 2025)

zum Thema:

**Zusätzliche S-Bahn-Zugänge (Teil 2) – unendliche Bestellungen**

und **Antwort** vom 27. Januar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Januar 2025)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/21320  
vom 13.01.2025  
über Zusätzliche S-Bahn-Zugänge (Teil 2) – unendliche Bestellungen

---

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB AG) und das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf um Stellungnahmen gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt sind.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Bei der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage 19/20697 zeigte sich, dass bei den Berliner Bestellungen von S-Bahnhofs-Zugängen für direktere und einfachere Wege der Menschen zur Bahn bei 10 von 14 Projekten überlange Planungszeiträume und sogar einige Planungsstopps zu konstatieren sind.

Noch in der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage S17/18610 wurden 2016 folgende Fertigstellungstermine genannt: S-Bf Westkreuz vsl. 2018, S-Bf Westend vsl. 2020, S-Bf Prenzlauer Allee vsl. 2019, S-Bf Tempelhof vsl. 2020, S-Bf Zehlendorf vsl. 2022

Einige Bauvorhaben, darunter ein „nicht sehr komplexes“ (Zitat Senat in S18/27300) weisen zudem inakzeptables Planungschaos auf und erfordern Nachfragen.

Frage 1:

Zum Projekt Bahnhof Berlin-Zehlendorf:

- a) Ist dem Senat bekannt, dass der Bereich um den Bahnhof Zehlendorf ein überaus wichtiger, aber auch häufig überlasteter und neuralgischer Verkehrsknoten für den Umweltverbund und Kfz darstellt? Wenn ja, warum handelt er nicht dementsprechend?

- b) Was hat den Senat bewogen, für den relativ breiten und denkmalgeschützten Fußgängertunnel am östlichen Ausgang des S-Bahnhofs Zehlendorf eine Aufweitung zu bestellen? Hatte der Senat diese Bestellung mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde abgestimmt? Mit welchem Ergebnis?
- c) War dem Senat bewusst, dass bei einer Abbestellung der Aufweitung die bisherige Planung „auf Null“ gestellt wird, sehr viel Zeit verloren geht und sehr erhebliche verlorene Kosten zu tragen sind? Falls ja, warum hat der Senat die Aufweitung wieder abbestellt?
- d) Wie viele Planungskosten für welche Einzelmaßnahmen hat der Senat bislang für den Bahnhof Zehlendorf einschließlich der Eisenbahnüberführung Teltower Damm verausgabt?
- e) Im Mai 2023 hat der Senat in Abstimmung mit den i2030-Partnern für die Berlin-Potsdamer Stammbahn erfreulicherweise den Variantenentscheid zugunsten der Regionalbahn getroffen, die entsprechenden Planungen sind angelaufen. Da nun am S-Bahnhof Zehlendorf und der Eisenbahnüberführung Teltower Damm die Planungen wieder von vorne beginnen, drängt es sich auf, für den bauzeitlich notwendigen Ersatz-Bahnsteig bereits teilweise den Regionalbahnsteig Zehlendorf zu erstellen und zu nutzen. Wird der Senat in diesem Sinne kostensparend und zukunftsorientiert verfahren? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 1:

- a) Ja. Im Zusammenhang mit dem notwendigen Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung (EÜ) Teltower Damm am S-Bahnhof Zehlendorf hat das Land Berlin gegenüber der Deutschen Bahn AG (DB AG) die verkehrlichen Vorgaben für eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse insbesondere für den Fuß- und Radverkehr definiert. Innerhalb intensiver Abstimmungsprozesse und Verfahren hat sich das Land Berlin eingebracht und Maßnahmen zur Schaffung attraktiver Fuß- und Radverkehrsführungen zur Querung der Bahnanlagen und Erschließung der Bahnsteige durchgesetzt. In diesem Zusammenhang wurden gegenüber der DB AG ein konkretes Aufweitungsverlangen für den westlichen Bereich der EÜ Teltower Damm sowie Maßnahmen zur Gestaltung der Fuß- und Radverkehrsanlagen gestellt.

- b)/c) Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1b) und 1c) gemeinsam beantwortet:

Die Aufweitung des östlichen Personentunnels der EÜ Teltower Damm wurde im Jahr 2019 bei der DB AG bestellt, nachdem diese mitgeteilt hatte, dass der Personentunnel erneuert werden muss. Die Abbestellung der Aufweitung des Personentunnels erging 2024 im Ergebnis eines Vororttermins mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens aufgrund der Einwände der Denkmalschutzbehörde. Das EBA verfügte die Überprüfung der Bestellung unter der Auflage, dass die Maßnahmen für den Ersatzneubau EÜ Teltower Damm und den Neubau des Bahnhofszugangs Postplatz (zusätzlicher Bahnsteigzugang) als Gesamtmaßnahme zeitgleich umzusetzen sind und somit eine Entzerrung der Fußgängerströme auf künftig insgesamt drei Bahnhofszugänge erfolgt.

Im Ergebnis dessen wurde eingeschätzt, dass die verkehrlichen Anforderungen für den Fußverkehr innerhalb des kurzen Tunnelabschnittes von ca. 30 m und einer vorhandenen Tunnelbreite von 5,50 m sichergestellt werden können. In der Abwägung zwischen den Anforderungen des Fußverkehrs zur Herstellung einer verkehrattraktiven Erschließung der

Bahnsteige des S- und geplanten Regionalbahnhofs Zehlendorf sowie einer Durchwegung des örtlichen Fußverkehrs im östlichen Fußgängertunnel und unter Berücksichtigung der neu entstehenden zwei weiteren Bahnsteigzugänge an der Westseite des Teltower Damms und am Postplatz und den Vorgaben des Denkmalschutzes wurde entschieden, den vorhandenen Fußgängertunnel nicht aufzuweiten. Seitens des Senats wird eingeschätzt, dass mit der Rücknahme der Sondernutzungen/Geschäftsauslagen im Tunnel die Bedürfnisse des Fußverkehrs insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit im vorhandenen Verkehrsraum der Personenunterführung gewährleistet und abgewickelt werden können.

Dem Senat sind die Konsequenzen der Rücknahme des Aufweitungsverlangens bewusst. Dass dadurch eine umfassende Neuplanung vorgenommen werden muss, ist im Hinblick auf Zeitbedarf und Planungskosten unbefriedigend, jedoch in Bezug auf die neuesten Erkenntnisse unabdingbar. Die Umplanung des Fußgängertunnels im Zuge des Ersatzneubaus der EÜ Teltower Damm beruht jedoch letztlich nicht auf der Rücknahme des Änderungsverlangens, sondern auf der Forderung bzw. Verfügung, den Personentunnel als Denkmal zu erhalten.

- d) Für Planungskosten aus der Finanzierungsvereinbarung aus dem Jahre 2009 „Errichtung eines zusätzlichen West-Zuganges von der Eisenbahnüberführung Teltower Damm am S-Bahnhof Zehlendorf“ wurden 177.872,83 Euro verausgabt. Für Planungskosten aus der Machbarkeitsstudie aus dem Jahre 2023 „Personenunterführung (PU) im Bereich Bahnhof Zehlendorf“ wurden bisher 88.400,00 Euro verausgabt.
- e) Vorhabenträger ist nicht der Senat, sondern die DB AG. Diese ist als Eigentümerin der Brückenbauwerke und Bahnanlagen verantwortlich, die Eisenbahnüberführungen über den Teltower Damm zu erneuern und umfangreiche Maßnahmen am S-Bahnhof Zehlendorf inklusive der Errichtung neuer Zugangsbauwerke zu den Bahnsteigen zu planen. Dabei wird im Rahmen dieser Tätigkeiten auch der geplante Ausbau der Potsdamer Stammbahn als Regionalverkehrsstrecke berücksichtigt.

In welcher Form in diesem Zusammenhang eine bauzeitliche Führung der S-Bahn am Bahnhof Zehlendorf erfolgen kann, wird in den weiteren Abstimmungen während des Planungsprozesses erörtert. Aus diesem Grund können derzeit noch keine konkreten Aussagen zur baulichen Umsetzung gemacht werden.

Frage 2:

S-Bahnhof Westend:

- a) Wann hat der Senat erfahren, dass die Planungen für den Südzugang von der DB AG mangels Finanzmitteln nicht fortgeführt werden?
- b) Warum hat der Senat nicht unverzüglich Finanzmittel zur Fortsetzung der weiteren Planungen bereitgestellt?

- c) Wie wird der Senat nunmehr verfahren, um die Bestellung des Südzugangs zu einer zügigen Fertigstellung zu bringen?

Antwort zu 2:

Gemäß Mitteilung der DB AG sollte der geplante zusätzliche Südzugang zum S-Bahnhof Westend ursprünglich mit Mitteln aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III des Bundes mit der DB AG, Anlage 8.7 „Nahverkehr“ (kurz LuFV 8.7) finanziert werden. Im Rahmen des Ländergesprächs zur LuFV 8.7 am 23. März 2023 wurde jedoch die Übersteuerung der LuFV 8.7 erörtert mit der Konsequenz, dass die vorgesehenen Mittel für den Südzugang am S-Bahnhof Westend nicht zur Verfügung stehen. Dies wurde dem Senat mitgeteilt mit der Bitte um Prüfung einer alternativen Finanzierung des Vorhabens.

Der Senat konnte bisher keine Finanzmittel zur Fortsetzung der Planungen bereitstellen, da vor dem Hintergrund der Gesamtsituation und der berlinweiten Priorisierung notwendiger Investitionsvorhaben derzeit keine Landesmittel für diese Maßnahme zur Verfügung stehen. Aufgrund dieser finanziellen Lage wird das Projekt daher momentan zurückgestellt.

Frage 3:

S-Bahnhof Westkreuz:

Bei den bestellten Zugängen zu den Stadtbahnsteigen des S-Bahnhofs Westkreuz und die Zuwegung zur Nordseite läuft seit Februar 2022 das Planfeststellungsverfahren. Für die Zuwegung zur Südseite ruhen offenbar die Planungen, da „aufgrund strittiger Eigentumsverhältnisse und eines laufenden Gerichtsverfahrens die Grundlagen für die Planung und Realisierung der südlichen Zuwegung derzeit nicht gegeben sind.“ (Zitat S19/20697)

- a) Welchen Stand hat das im Februar 2022 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereichte Genehmigungsverfahren für den neuen Zugang zum S-Bahnhof Westkreuz und die Zuwegung zur Personenüberführung auf der Nordseite (Lietzensee-Quartier)? Sind derzeit Hemmnisse erkennbar? Wenn ja, welche? Wann kann mit dem Planfeststellungsbeschluss gerechnet werden?
- b) Welchen Stand haben die Planungen für die Südzuwegung (Bereich Halensee) und den dort gemäß FNP vorgesehenen Westkreuz-Park? Wie und wann wird der Senat die Planungshemmnisse beim Südzugang beseitigen?

Antwort zu 3:

- a) Hierzu teilt die DB AG als Vorhabenträgerin und Antragstellerin des Planfeststellungsantrages für den Neubau des östlichen Bahnhofszugangs Westkreuz Folgendes mit:

„Am 20.12.2024 erfolgte durch das für die Planung der Zuwegungen zuständige Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf die Lieferung der wiederholt überarbeiteten Variantenuntersuchung an das EBA. Zudem ist für die Flächen der Nordzuwegung ein Freistellungsverfahren nach Allgemeinem Eisenbahngesetz anhängig.“

Die fortgeschrittene Zeit seit der Ersteinreichung der Unterlagen und der dadurch entstandenen veränderten Schnittstellen zu anderen Projekten erfordern, dass die gesamten Genehmigungsunterlagen überarbeitet und erneut eingereicht werden müssen. Nach aktueller Kapazitätenplanung kann aufgrund von Engpässen bei der Projektleitung des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf und dessen Planungsbüros für die Zuwegung erst im März 2025 in die Neuerstellung der Unterlagen eingestiegen werden. Folglich werden die überarbeiteten Unterlagen voraussichtlich im Mai 2025 beim EBA eingereicht. Ein Start des Verfahrens ist somit erst im 3. Quartal 2025 möglich. Bei dem Verfahren handelt es sich um ein Planfeststellungsverfahren (Anhörungsverfahren), bei dem mit mindestens einem Jahr Dauer bis zur Erteilung des Beschlusses zu rechnen ist.“

- b) Die vonseiten des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf geplante südliche Zuwegung zur neuen Personenüberführung an der Ostseite des S-Bahnhofs Westkreuz ist nicht Bestandteil der aktuellen Genehmigungsplanung.

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf teilt dazu Folgendes mit:

„Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf hält trotz der gerichtlichen Entscheidung zur Versagung des bezirklichen Vorkaufsrechts unverändert an den langfristigen Planungszielen der Realisierung des Westkreuzparkes und der Süduwegung zum S-Bahnhof Westkreuz fest. Entsprechend werden sowohl das Bebauungsplanverfahren 4-66 zur Entwicklung einer öffentlichen Grünanlage (Westkreuzpark) als auch die Planungen zur südlichen Zuwegung weiter forciert. Dies entspricht nach dem abgeschlossenen Flächennutzungsplan-Änderungsverfahren und dem aktuellen Senatsbeschluss zum Stadtentwicklungsplan Wohnen auch den gesamtstädtischen Entwicklungszielen in diesem Bereich. Im Rahmen des Verkaufs der Bahnfläche hat sich der Eigentümer dazu verpflichtet, sich an den Planungen für eine südliche Zuwegung aktiv zu beteiligen und entsprechende Flächen bereitzustellen.“

Frage 4:

S-Bahnhof Prenzlauer Allee:

Beim vor 24 Jahren bestellten Westzugang zum S-Bahnhof Prenzlauer Allee läuft seit 13 Jahren das Planfeststellungsverfahren.

- a) Warum wurden die in der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage S18/27300 vom 12. April 2021 genannten Hinderungsgründe für den Planfeststellungsbeschluss bisher nicht überwunden?
- b) Wäre es eine ernsthafte Option, den Westzugang so umzuplanen, dass mit einem Steg auf der der Böschung direkt die Dunckerbrücke angeschlossen wird (wie von Anwohnenden und Initiativen gefordert)? Wenn nein, warum nicht?
- c) Wie gedenkt der Senat nun vorzugehen, um den Westzugang schnell zu realisieren und weitere Kostensteigerungen zu vermeiden?

Antwort zu 4:

- a) Die in der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage 18/27300 aufgeführten Gründen (u.a. Entwässerungsproblematik und Grunderwerb) haben seit 2021 eine Weiterentwicklung der Planung für den Westzugang zum S-Bahnhof Prenzlauer Allee erforderlich gemacht.

Darüber hinaus hat der Senat zwischenzeitlich einen barrierefreien Ausbau des neuen Bahnsteigzugangs gefordert, um die Vorgaben der Inklusion auch für diese Infrastrukturmaßnahme umzusetzen.

Daraufhin hat die DB AG als Vorhabenträgerin weitere Planungsvarianten (mit Aufzug und Überdachung) entwickelt und mit dem Senat abgestimmt. Im Rahmen einer Diskussion und Bewertung der erarbeiteten Lösungsansätze wurde Ende November 2024 eine gemeinsame Vorzugsvariante festgelegt, welche die Grundlage für die weitere Ausarbeitung der Planung darstellt, die bis zum Ende des ersten Quartals 2025 vorliegen soll. Anschließend werden die nötigen weiteren Planungen als Grundlage der erforderlichen Planfeststellungsunterlage erarbeitet.

- b) Nein.

Dieser Gedanke ist nicht neu und wurde in der Vergangenheit bereits durch die DB AG geprüft. Nach ihrer Aussage wurde diese sogenannte "Böschungsvariante" aufgrund zahlreicher Nachteile inzwischen aus dem Planungsverfahren ausgeschlossen. Folgende wesentliche Gründe sprechen sowohl aus der Sicht des Senats als auch der DB AG für den Ausschluss der „Böschungsvariante“:

- Eine direkte Anbindung des Bahnsteigs über einen mehr als 100 m langen Steg entlang der nördlichen Bahnböschung bis direkt an die Dunckerbrücke widerspricht zunächst einmal dem ursprünglichen Gedanken dieses Westzugangs, mit dem die Bereiche nördlich (Kanzowstraße) und südlich (Ahlbecker Straße) der Bahntrasse einen direkten Bahnsteigzugang erhalten sollen.
- Der Bau des Stegs als sehr langgestreckte Stützenkonstruktion parallel zum S-Bahngleis würde zudem umfangreiche Sicherungsmaßnahmen für den Bahnbetrieb erforderlich machen und damit die Kosten unverhältnismäßig erhöhen.
- Da die Fahrgäste bei dieser Lösung einen langen Weg außerhalb des Straßenraums mit stark eingeschränkter Einsehbarkeit zurücklegen müssten, wären erhebliche Sicherheitsbedenken, insbesondere in der Dunkelheit, nicht von der Hand zu weisen.
- Am Bahnsteigzugang an der Dunckerbrücke wäre aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse die Errichtung von Fahrradstellplätzen für Fahrgäste (Bike&Ride) nicht möglich. Demzufolge wäre ein „wildes“ Abstellen von zahlreichen Fahrrädern am Brückengeländer bzw. auf dem Gehweg zu befürchten, wodurch wiederum die Nutzung der Dunckerbrücke als wichtige Wegeverbindung für Fußgänger eingeschränkt wäre.

- Nicht zuletzt bestünde bei dieser langen Stegkonstruktion die Gefahr, dass - auch aufgrund der Erfahrungen an anderen Stationen - der darunterliegende Bereich erheblich vermüllt werden könnte, da eine regelmäßige Reinigung der Böschung aufgrund der Gleisnähe schwierig und aufwendig wäre.
- c) Wie oben bereits erläutert, haben sich der Senat und die DB AG Ende letzten Jahres auf eine grundsätzliche Vorzugslösung für einen neuen barrierefreien Westzugang zum S-Bahnhof Prenzlauer Allee mittels einer neuen Personenüberführung zwischen der Ahlbecker Straße und der Kanzowstraße geeinigt. Diese gilt es nun im Laufe des ersten Quartals 2025 auszuarbeiten. Anschließend werden die nötigen weiteren Planungen als Grundlage der erforderlichen Planfeststellungsunterlage erarbeitet.

Nach Einschätzung der DB AG könnten im ersten Quartal 2026 die Planfeststellungsunterlagen beim EBA neu eingereicht werden. Sofern ein Planrechtsbeschluss im ersten Halbjahr 2028 erteilt werden kann und die Finanzierung für das Vorhaben gesichert ist, wäre ein Baubeginn bis Ende 2030 möglich.

Frage 5:

S-Bahnhof Heiligensee:

Laut S17/18610 wurde vom Senat erklärt, dass im Jahr 2016 für den zusätzlichen Zugang zum S-Bf Heiligensee „Lph 1 und 2 in Vorbereitung“ seien.

Wie ist der aktuelle Planungsstand, wie gestaltet sich der weitere Fortgang des Projekts?

Antwort zu 5:

Das Vorhaben für einen zusätzlichen Westzugang zum S-Bahnhof Heiligensee wurde aufgrund des im Vergleich zu dem erwarteten Aufwand nur geringen Nutzens bis auf Weiteres zurückgestellt und ist daher auch nicht Gegenstand des Bahnhofsmodernisierungsprogramms Berlin.

Frage 6:

S-Bahnhöfe Borsigwalde, Kamenzer Damm und Karower Kreuz:

Wie ist der jeweilige Planungsstand bei den zusätzlich geplanten S-Bahnhöfen (bitte jeweils nennen: Finanzierung, geplante Terminkette bis zur Inbetriebnahme)

- a) Borsigwalde
- b) Kamenzer Damm und
- c) Karower Kreuz?



Antwort zu 6:

Die unter a), b) und c) genannten Vorhaben sind jeweils Bestandteil von i2030. Für alle Vorhaben wurden zwischen dem Land Berlin und der DB AG als Vorhabenträgerin Finanzierungsvereinbarungen für die HOAI Leistungsphase 2 (Vorplanung) geschlossen.

Die Grundlagenermittlung ist jeweils abgeschlossen und alle Vorhaben befinden sich aktuell in der Leistungsphase 2 in der Ausschreibung bzw. Vorbereitung der Planungsleistungen.

Aussagen zur weiteren Finanzierung und zur Terminkette bis zur Inbetriebnahme können zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund des sehr frühen Planungsstandes noch nicht getroffen werden.

Berlin, den 27.01.2025

In Vertretung

Johannes Wieczorek  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt