

FUSS e.V. - Fachverband Fußverkehr Deutschland
Exerzierstraße 20
D-13357 Berlin (Mitte)



Zusammengetragen und vorgebracht von:
Friso Friese, FUSS e.V. Bezirksgruppe Steglitz-Zehlendorf von Berlin
Schünemannweg 30
12247 Berlin

Berlin, den 31.03.2023

An das:
Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Berlin
Steglitzer Damm 117
12169 Berlin

Sowie das:
Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin
Stadtentwicklungsamt
Raum E 301
Kirchstraße 01/03, 14163 Berlin

Einwendungen des Fachverband Fußverkehr FUSS e.V. zum Bauvorhaben
„Ersatzneubau Eisenbahnüberführung (EÜ) Teltower Damm/östl. Komplex Bf. Bln-Zehlendorf,
Strecke: a) Wannsee Bf. - Berlin-Wannsee (S-Bahn)/b) Berlin Potsdamer Bf. - Potsdam Griebnitzsee,
Streckenummer/-n: a) 6033 / b) 6177, Streckenkilometer: a) 11,915 / b) 12,080“
Geschäftszeichen: 511pps/036-2301#002

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit folgendem Schreiben teilen wir Ihnen unsere Einwendungen zum oben genannten Bauvorhaben nach Abstimmung in unserer Ortsgruppe mit.

Unser Ortsverband setzt sich aus Bürgern des Bezirks Steglitz-Zehlendorf zusammen, die auf den S-Bhf Zehlendorf und die zulaufenden Wege als Fußgänger angewiesen sind und sich im Fachverband Fuss e.V. gemeinsam für die Belange der auf Fußgängerverkehrsanlagen angewiesenen Menschen einsetzen.

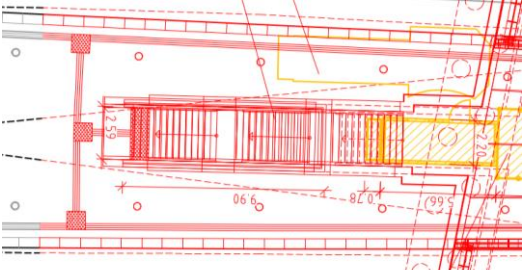
Wir sind Betroffene Ihrer Baumaßnahme und haben uns über unseren E-Mail-Verteiler über Ihre Planungen und unsere Einwendungen ausgetauscht.

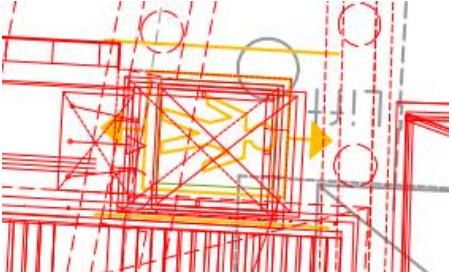
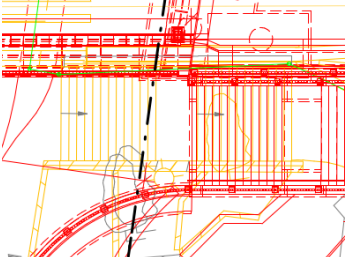
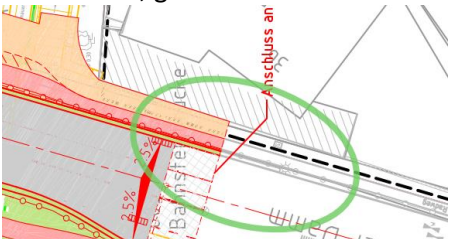
Zur Vereinfachung fassen wir diese auf den folgenden Seiten tabellarisch zusammen.




Im Wesentlichen sind Ihre Personenverkehrsanlagen und die umzugestaltenden Gehwege unterdimensioniert, sodass wir zur schadfreien Abwicklung der Verkehrsströme einen weiteren Zugang, der auch Barrierefrei ausgebildet ist, als erforderlich ansehen.

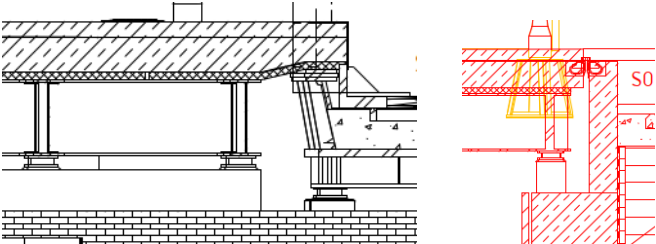
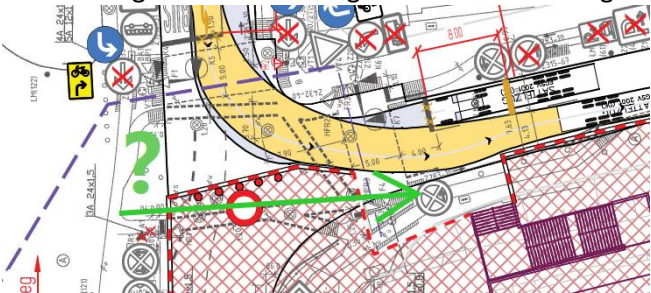
Mit freundlichen Grüßen

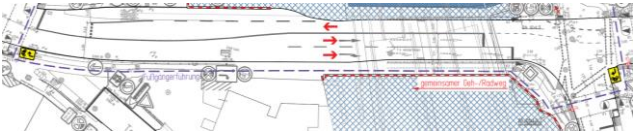

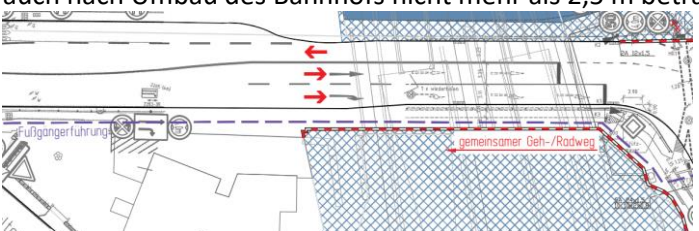
für die Bezirksgruppe Steglitz-Zehlendorf des FUSS e.V.
Friso Friese

Lfd. Nr.	Einwand, Begründung	Forderung/Lösungsvorschlag
01	<p><u>Sicherheitskonzept unzureichend</u> Die Eingangswerte für die Nachweise ausreichender Rettungswegmöglichkeiten werden pauschal festgelegt, aber nicht begründet. Sowohl die zu Grunde liegende Rettungszeit (540 sec = 9 min), als auch die Anzahl der Personen je haltendem Zug (412, bzw. 536 Personen) sind in den Rettungsplänen, Unterlage 14, willkürlich gewählt und offensichtlich unterdimensioniert. Gemäß Erläuterungsbericht beträgt bereits die Tagesbelastung des Baubehelfs 19.000 Personen. Der Bahnhof wird für Ganzzüge ausgelegt (ca. > 1.200 Personen je Zug erwartbar).</p>	<p><u>Erweiterung des Sicherheitskonzepts durch Schaffung Ausgang Postplatz</u></p>
02	<p><u>Zukünftige Verkehrsaufkommen und Prognosezahlen unklar und zu niedrig</u> Die für die Dimensionierung des Bahnhofs und der Zugangsanlagen zu Grunde gelegte Reiseaufkommen ist unklar und widersprüchlich. Im Erläuterungsbericht tauchen die Zahlen 17.000, 19.000 und 28.000 auf. Für den Baubehelf werden die gleichen Zahlen zu Grunde gelegt, wie für die endgültige Dimensionierung. Zahlen für Reisende, die auf Barrierefreiheit angewiesen sind, werden nicht genannt. Offensichtlich handelt es sich bei den genannten Zahlen um Ist-Werte, eine Prognose unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung des Bezirks, der Demografie, der Förderung der Barrierefreiheit und der Förderung des Umweltverbunds ist erkennbar. Gemäß Informationen der DB leben Deutschlandweit 10 Millionen Menschen mit kognitiven, körperlichen und Sinnesbehinderungen. (12 % der Bevölkerung Deutschlands).</p>	<p><u>Die Prognosezahlen müssen transparent dargelegt werden</u> Die Fahrgast-Prognosezahlen und deren Ermittlung sind darzulegen. Der Anteil der Menschen, die Barrierefreiheit angewiesen sind ist darzulegen. Es ist darzulegen, wie die DB das "Design für ALLE" umsetzt und die Barrierefreiheit fördert. Weiterhin ist von der Stadt Berlin darzulegen, wie diese ihr Verlangen nach nur einer zusätzlichen Treppe mit nur 2,2 m Breite begründet.</p>
03	<p><u>Zugangstreppe Westausgang mit 2,40 m zu schmal, fehlende Barrierefreiheit</u> Der neue Westausgang ist mit 2,40 für Fußgängerstrom zu schmal. Treppenzugang des bauzeitlichen Behelfszugangs erfordert gemäß Erläuterungsbericht Pkt 7.2 eine „Mindestbreite von 4,0 m“. Die Rampe eine „Mindestbreite von 2,40 m“. Weiterhin ist die Treppe ist nicht barrierefrei.</p> 	<p><u>Entspannung der Fußgängerströme und Barrierefreiheit durch Schaffung Ausgang Postplatz</u> Da bereits der Behelfsbahnsteig Mindest-Zugangsbreiten von 4,0 + 2,40 aufweist, ist der Zugang zum permanente Neubau großzügiger zu dimensionieren.</p>

<p>04</p>	<p><u>Ein Aufzug nicht ausreichend</u> Trotz erheblicher Investition in die neue Bahn-Anlage wird die barrierefreie Zugänglichkeit nicht verbessert. Es bleibt bei einem Aufzug, obwohl 19.000 Fahrgäste täglich erwartet werden.</p> 	<p><u>Entspannung der Fußgängerströme und Barrierefreiheit durch Schaffung Ausgang Postplatz</u> Bei Schaffung Ausgang Postplatz zusätzlichen Personenaufzug errichten.</p>
<p>05</p>	<p><u>Einspringende Ecke am Widerlager, Treppe nicht barrierefrei</u> Um vom S-Bhf zum Postplatz zu gelangen wird Treppenanlage versetzt. Die Treppe ist nicht barrierefrei. Weiterhin verbleibt ein durch Hausecke und Bahnwiderlager in der Sicht eingeschränkter Raum und eine Gefahrensituation für Fußgänger durch Radverkehr und eine Angststelle durch einspringende Widerlagerecke. In der Bestandssituation ist die Ecke des Widerlagers mit rot-weiß-Schraffe markiert. Bei Neubauplanung verbleibt eine einspringende Widerlagerecke.</p> 	<p><u>Entspannung der Fußgängerströme und Barrierefreiheit durch Schaffung Ausgang Postplatz</u> Weiterhin sollte die einspringende Widerlagerecke abgeschrägt werden, da das Brückenlager 1,50 m entfernt ist, erscheint dies einfach möglich.</p>
<p>06</p>	<p><u>Gehwegbreiten Teltower Damm nördlich des Westzugangs zu schmal</u> Nördlich des Westzugangs verjüngt sich entlang der bestehenden Ladenzeile Radweg und Fußweg. Im Lageplan fehlt Vermaßung. Schätzung der Breiten: Radweg ca. 1,0 m, Gehweg ca. 1,5 m ohne Sicherheitsräume. Da der neue Westausgang den Fußverkehrsstrom direkt zum Teltower Damm führt, ist die Gehwegbreite nördlich des Bahnhofs deutlich unterdimensioniert. Die Zugangsbereiche zu den Läden befindet sich unmittelbar auf dem Gehweg. Es entstehen erkennbare Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, gefährliche Situationen sind vorprogrammiert.</p> 	<p><u>Gehwege müssen breiter werden bzw. Entspannung der Fußgängerströme durch Schaffung Ausgang Postplatz</u> Autostraße sollte verschmälert und Radweg Richtung Straße verschoben werden. Abbiegestreifen Richtung Machnower Straße ist auf Höhe Ladenzeile noch nicht erforderlich.</p>

<p>07</p>	<p><u>Gehwegbreiten Teltower Damm südlich des Westzugangs Ecke Machnower Straße unzureichend, Konflikt mit Radfahrern vorhanden</u></p> <p>An der Ecke Teltower Damm/Machnower Straße sind die Gehwegbreiten und die Radwege nicht vermaßt. Abschätzungsweise reduziert sich aber der Radweg auf 1,0 m Breite und der Gehweg auf 1,5 m Breite. Sicherheitsabstände des Gehwegs bestehen weder zum Böschung, bzw. Stützwand, noch zum Radweg. Die Sichtverhältnisse werden durch Zaun und Stützwand stark eingeschränkt. Der Radweg befindet sich im Aufstellbereich zur Ampel. Es entstehen erkennbare Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, gefährliche Situationen sind vorprogrammiert.</p> 	<p><u>Gehwege müssen breiter werden</u></p> <p>Stützmauern sollten Richtung Böschung verschoben werden und der Radweg auch im Bereich der Kurve Richtung Straße verlegt werden. Zebrastreifen auf dem Radweg erforderlich, sonst sind Aufstellbereiche für Ampel gefährdet.</p>
<p>08</p>	<p><u>Fehlende Signalanlage nördliche Furt LSA Teltower Straße/Machnower Straße (LSA 12 038)</u></p> <p>Der Fußgängerverkehr wird durch Westausgang erheblich zunehmen. Für Fußgänger entsteht das direkte Verlangen den Teltower Damm zu überqueren. Eine Radfahrerampel besteht an dieser Stelle bereits. An dem nördlichen Teil der Kreuzung wird die Überquerung für Fußgänger wegen Abbiegevorgängen und Unübersichtlichkeit extrem gefährlich. Die Ampelanlage ist für Fußgänger zu erweitern.</p> 	<p><u>Erweiterung Signalanlage LSA Teltower Straße/Machnower Straße (LSA 12 038)</u></p> <p>Ergänzung einer Fußgängerfurt nördlich der Kreuzung Teltower Damm/Machnower Straße.</p>
<p>09</p>	<p><u>Gefahrenstelle am Ausgang des Radwegtunnels</u></p> <p>Am südlichen Ende des Radwegtunnels mündet dieser ungeschützt in den Gehwegbereich. Es entstehen erkennbare Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, gefährliche Situationen sind vorprogrammiert.</p> 	<p><u>Ausgang des Radwegtunnels von Gehweg trennen</u></p> <p>Ggf. mit Trenngittern oder Fahrradbügeln.</p>

<p>10</p>	<p><u>Fehlender Schutz vor Vogelkot</u> Im Erläuterungsbericht fehlt jeglicher Hinweis auf Schutz der unterführten Gehwegbereiche vor Vogelkot. Vogelkot ist unangenehm und es besteht Gesundheitsgefahr. Die Gleisüberbauten als Dickblechüberbauten und die Bahnsteigbrücken als Verbundkonstruktionen weisen deutliche Flanschüberstände auf, die Vögel nutzen. Die Auflagerbänke haben keinen Vogeleinflugschutz.</p> 	<p><u>Schutz der Fußgängerbereiche vor Vogelkot</u> Vermeidung von Beeinträchtigung durch Vogelkot durch geeignete Konstruktionswahl (Hohlkastenträger, Reduzierung Flanschbreite, Abweisbleche, Vogeleinflugschutz).</p>
<p>11</p>	<p><u>Tiefgründungen unverhältnismäßig</u> In Ihren Planungen wählen Sie Tiefgründungen mit Großbohrpfählen. Die zu Grunde liegenden Baugrundgutachten in Register 20 sind aber widersprüchlich. Im Gutachten der Firma Vepro aus dem Jahr 2006 wird eine Flachgründung empfohlen und ein Setzungsschaden des Bestandsbauwerks nicht auf einen mangelhaften Baugrund zurückgeführt. Im Gutachten vom Jahr 2019 der DB Engineering wird auf Grund dieses Setzungsschadens nur Baugrundtechnische Angaben für Bohrpfähle gemacht, ohne die Entscheidung weiter zu begründen oder Abzuwägen. Die Großbohrpfähle haben folgende negative Auswirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sie bewirken eine längere Bauzeit und eine längere Fortdauer der Sperrungen - Sie erzeugen erhebliche Lärm- und Erschütterungszustände - Sie erhöhen die Baukosten signifikant - Sie greifen (kurzfristig) in den Wasserhaushalt ein. 	<p><u>Überprüfen der Gründungslösung</u> Vermeidung der negativen Auswirkungen von Großbohrpfählen durch die Wahl von Flachgründungen.</p>
<p>12</p>	<p><u>Verkehrsphase 1</u> Gemäß vorliegender Verkehrsphase 1 wird der Fußverkehr über die Ampel Teltower Damm und dann über die Ampel Machnower Straße geführt. Dies ist nicht Fußverkehrsgerecht. Viele Fußgänger ohne Schutzbedürfnis werden entlang der Baustelle laufen, Fußgänger, die geschützt werden sollten, werden folgen und in den ungeschützten Verkehr geführt.</p> 	<p><u>Sichere Furt direkt südlich der Baustelle einrichten</u> Der einfachste und naheliegendste Weg ist für alle Fußgänger zu sichern.</p>

<p>13</p>	<p><u>Verkehrsphase 2 und 3 bauzeitlich gemeinsam geführte Geh- und Radwege auf westlicher Seite zu schmal</u> Gemäß vorliegender Verkehrsphase 2 und 3 führt ein gemeinsamer Geh- und Radweg auf der westlichen Seite des Teltower Damms, obwohl die Breite des Wegs nicht mehr als 2,5 m beträgt. Dies ist unverhältnismäßig, da der ein Großteil des Stroms zwischen Zehlendorf und Behelfsbahnsteig (Auf Bahnsteig 19.000 Personen täglich) diesen Weg gehen muss. Eine gemeinsame Wegeführung führt zu heftigen Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.</p> 	<p><u>Radwegverkehrsführung auf der Straße</u> Die Radverkehrsführung ist auf die Straße zu legen. In südliche Richtung kann wie in Verkehrsphase 4 der Radweg getrennt auf der Straße geführt werden. In nördlicher Richtung gemeinsam mit KfZ (Überholverbot Rad für PKW) Alternativ: Radfahrer Absteigen und kein Radweg</p>
<p>14</p>	<p><u>Verkehrsphase 5 gemeinsam geführte Geh- und Radwege auf östlicher Seite ungeeignet</u> Gemäß vorliegender Verkehrsphase 5 wird ein gemeinsamer Geh- und Radweg durch den neu errichteten Fußgängertunnel eingerichtet? Von Treppe und Fahrstuhl kommend entstehen erhebliche Gefahrensituationen für den Fußverkehr. Auch die Bereiche im Bahnhofsvorplatz sind für einen gemeinsamen Geh- und Radweg ungeeignet.</p> 	<p><u>Radwegverkehrsführung durch Radfahrtunnel</u> Die Radverkehrsführung ist durch den Radfahrtunnel zu legen. Die Vorarbeiten zur Öffnung des Fahrradtunnels sind in den Verkehrsphasen 1-4 durchzuführen und nicht in der 5. Alternativ: Radfahrer Absteigen und kein Radweg</p>
<p>15</p>	<p><u>Verkehrsphase 7 bauzeitlich gemeinsam geführte Geh- und Radwege auf westlicher Seite zu schmal</u> Gemäß vorliegender Verkehrsphase 7 führt ein gemeinsamer Geh- und Radweg auf der westlichen Seite des Teltower Damms, obwohl die Breite des Wegs vor den Ladenzeilen auch nach Umbau des Bahnhofs nicht mehr als 2,5 m beträgt.</p> 	<p><u>Radwegverkehrsführung auf der Straße</u> Die Radverkehrsführung ist auf die Straße zu legen. In südliche Richtung kann wie in Verkehrsphase 4 der Radweg getrennt auf der Straße geführt werden. In nördlicher Richtung gemeinsam mit KfZ (Überholverbot Rad für PKW)</p>