

VCD Nordost Yorckstraße 48 10965 Berlin

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

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

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen
und Wohnen
Fehrbelliner Platz 4
10707 Berlin

Versand vorab per Mail

Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Nordost e.V.

Geschäftsstelle
Regine Wosnitza
(Geschäftsführerin)
Yorckstraße 48
10965 Berlin-Schöneberg
Tel. (030) 446 36 64
Fax (030) 446 37 03
info@vcd-nordost.de
www.vcd-nordost.de

S+U-Bahnhof Yorckstraße
(S1, S2, S25, U7, Bus M19)

Vorstand
Heiner von Marschall (Vorsitzender),
Dr. Kathrin Lang (Schatzmeisterin),
Anja Bell, Dr. Urmila Goel, Annika Haß,
Christiane Heiß, Dr. Wilfried Kramer
Spendenkonto
GLS Bank
BLZ: 430 609 67
Konto-Nr.: 802 531 38 01
Steuernummer:
Nr. 27/ 680/ 50 991

Berlin, 19.04.2023

Einwendungen des VCD Nordost 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, Streckennummer/-n: a) 6033 / b) 6177, Streckenkilometer: a) 11,915 / b) 12,080“;

Geschäftszeichen: 511pps/036-2301#002

Sehr geehrte Damen und Herren,

der VCD Nordost sieht die Erneuerung der Eisenbahnbrücken als Chance, die schon lange notwendigen Verbesserungen für ÖPNV, Fuß- und Radverkehr im Zuge der Baumaßnahmen umzusetzen. Auf keinen Fall sollte die Erneuerung der Brückenbauwerke zukünftige Entwicklungspotentiale verhindern.

1. Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes

Mit den anstehenden umfangreichen Baumaßnahmen muss ein weiterer direkter, umwegfreier Zugang von der Machnower Straße und dem Postplatz geschaffen werden, wie es im §50 (6) BerlMobG: <https://gesetze.berlin.de/bsbe/document/jlr-MobGBEV6P50> gefordert wird.

(6) Auf Grund der Rolle des Fußverkehrs als wichtigster Zubringer für den ÖPNV sollen die Wege zu, von und beim Umsteigen zwischen den Haltestellen vorrangig entsprechend den Zielen dieses Gesetzes verbessert und an den Stand der Technik angepasst werden. Dies umfasst insbesondere Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit zur Vermeidung von Umwegen sowie zur

erstmaligen Herstellung von Fußwegeverbindungen zu ÖPNV-Haltestellen. (Dazu gehört auch die Forderung nach Aufzügen an beiden Enden des Bahnsteigs bzw. den jeweiligen Zugängen.)

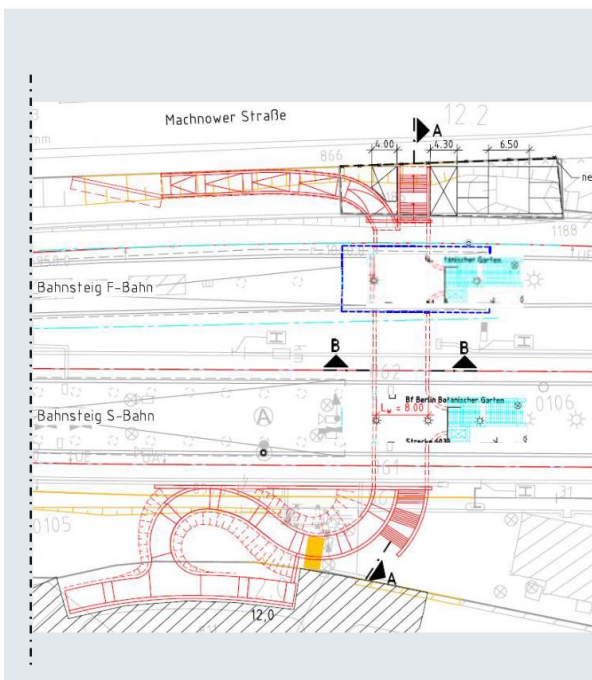
Die Herstellung des vom Land Berlin bestellten „EÜ Postplatz muss aus unserer Sicht absoluten Vorrang haben, da nur er während und nach der Bauzeit die vom MobG BE gewährleisten kann.

Die Bürgerinitiative Zehlendorf hat den langen Abstimmungs- und Entscheidungsprozess auf ihrer Internetseite <https://bi-zehlendorf.de/project/neuer-bahnhofszugang-von-postplatz-u-machnower/> dokumentiert. Dort heißt es: Bereits 1990 gab es einen städtebaulichen Wettbewerb, um dort einen Ortsdurchgang mit Zugang zu den Bahnsteigen zu schaffen. Doch dann flossen die Gelder Anfang der 90er in andere Wiedervereinigungsprojekte. Ende Mai 2016 fiel dann die Grundsatzentscheidung in der Senatsverwaltung, bis 2020 den neuen Zugang von der DB bauen zu lassen. Der Beschluss führte zu einer Bestellung bei DB-Netz unter dem Titel „EÜ-Postplatz“. Auf der aktuellen Seite der DB <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/berlin-zehlendorf> ist der



Wo stehen wir aktuell im Projekt?

| gilt nur für die EÜ Postplatz |



Bei der vom Land Berlin bestellten EÜ Postplatz inklusive des zusätzlichen Zugangs zum Bahnhof Zehlendorf besteht zur verwaltungsrechtlichen (Bau-) Genehmigung und zur wirtschaftlichen Realisierung sowie zur Erhaltung des neuen Bauwerkes weiterhin Klärungsbedarf.

Im Sinne einer gesamtwirtschaftlichen Errichtung und des Betriebs der EÜ Postplatz können bis zur Klärung keine weiteren Planungsleistungen erfolgen.

5 DB Netz AG | Steffen Klatte | I.NP-O-M-B | 24.10.2019

Planungsstand von 2019 beschrieben:

Im Erläuterungsbericht der jetzt vorliegenden Planungsunterlagen taucht der Zugang Postplatz nur einmal auf Seite 42 unter 6 Tangierende Planungen auf:

Zu den tangierenden Planungen zählen für dieses Bauvorhaben vorrangig folgende Einzelvorhaben:

- • DB Netz AG
 - Erneuerung der EÜ Potsdamer Chaussee,
 - Erneuerung EÜ Breisgauer Straße und
 - Erneuerung EÜ Spanische Allee.

Die Maßnahmen der DB Netz AG sollen zeitgleich bzw. im Anschluss an den Ersatzneubau der EÜ Teltower Damm erfolgen.

▪ Land Berlin

– Errichtung einer Personenunterführung (EÜ Postplatz) bei ca. km 11,990 (Strecke 6177)

▪ Dritte

– Errichtung eines Verkaufstandes auf dem nördlichen Bahnhofsvorplatz am Einkaufszentrum Zehlendorf.

Eine (wenigstens) zeitgleiche Durchführung ist in den vorliegenden Bauunterlagen nicht erkennbar. Wenn der Übergang erst im Anschluss an den Ersatzneubau erfolgen würde, verstößt das gegen das MobG BE. Diese Baumaßnahme muss vor dem Ersatzneubau der Eisenbahnbrücke am Teltower Damm erfolgen.

2. Fußwegenetz, ÖPNV-Umsteigewege, Trennung vom Fahrradverkehr

Die Mindestanforderungen des Fußverkehrsplans werden in den Planungsunterlagen nur unzureichend berücksichtigt. Der Bereich um den S-Bhf mit allein 17.000 bis 19.000 Umsteigenden pro Tag muss als Vorrang-Bereich im FVP/Fußnetz gemäß §52 und §54 BerlMobG: <https://gesetze.berlin.de/bsbe/document/jlr-MobGBEV0P54> definiert werden.

in Abs. (1) wird die "Anbindung zum ÖPNV" immerhin als erstes Beispiel genannt, gleich danach "Stadtteilzentren". Beides liegt hier vor.

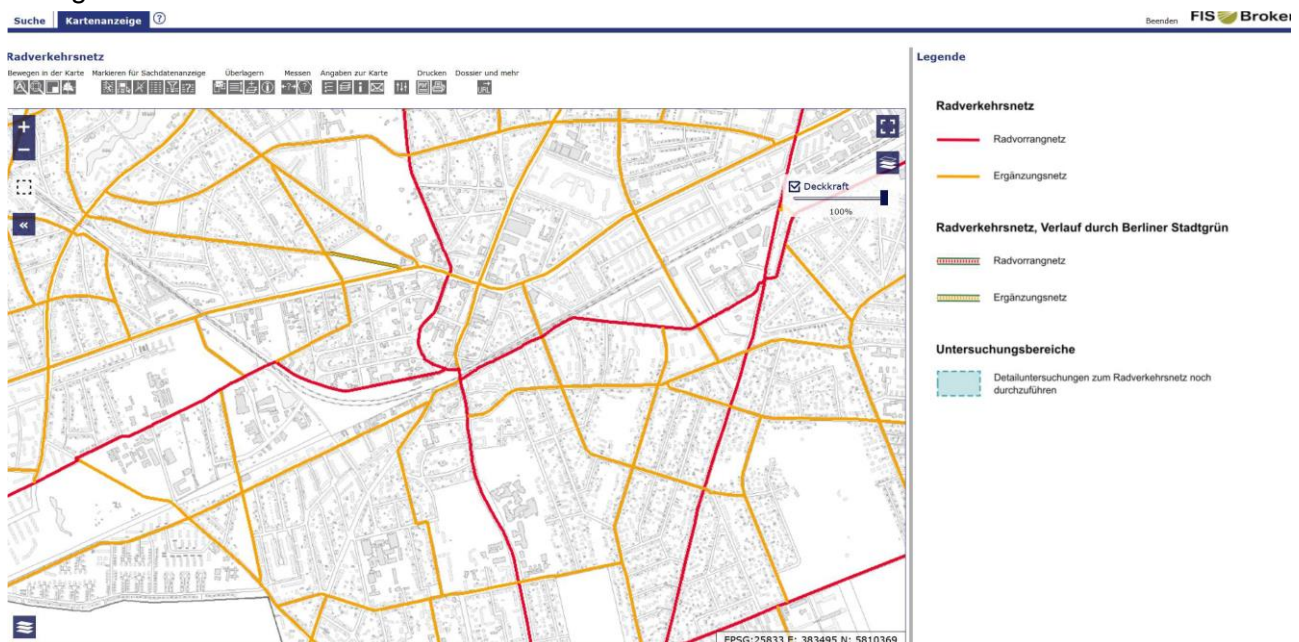
Damit wird der Fußverkehrsplan die Mobilität für alle Menschen gewährleisten und die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs erhöhen.

3. Radwegenetz

Die Radvorrangroute Martin-Buber-Straße / Anhaltiner Straße / Hampsteadstraße kreuzt auf dem Teltower Damm die Bahnunterführung. Die südwestliche Weiterführung der Vorrangroute Hampsteadstraße über die Machnower Straße / Berlepschstraße ist im Radverkehrsnetz als Nebenroute ausgewiesen. Durch die Brückenplanung ergibt sich keine Verbesserung.

Unter den EÜ Teltower Damm Brückenbauwerken stehen die Anforderungen des Fuß- und des Radverkehrsplans in Konkurrenz. Die Planungen des Straßenquerschnitts müssen diesem Konflikt Rechnung tragen.

Zu prüfen ist daher, die Fortführung der Vorrangroute auf Machnower Straße / Berlepschstraße zu verlegen.



4. Denkmalschutz versus Stadtentwicklung?

Der Fußgänger- und der Radfahrtunnel auf der östlichen Seite des Teltower Damms sollen in der bestehenden Form wiederhergestellt werden.

Aus Sicht des VCD ist es sinnvoll mit dem Neubau der Brücken den gesamte Querschnitt Fußgängern und Radfahrenden zur Verfügung zu stellen. Damit würde mehr Platz zur Verfügung stehen und ggf. könnte auch die bisherige gewerbliche Nutzung weiter geführt werden, die zu einer Belebung und zur Verbesserung des Sicherheitsgefühls unter den Brückenbauwerken führen. Welche Varianten wurden untersucht und wie wird die jetzt vorgelegte Lösung begründet?

5. Verbesserte ÖPNV Umsteigemöglichkeiten / Regionalbahnhof

Mit der Entwicklung zum Regionalbahnhof im Zuge der Wiederinbetriebnahme der Stammbahn wird die Bedeutung des Bahnhofs Zehlendorf als zentraler Umsteigepunkt deutlich steigen. Dies sollte bereits bei der Maßnahme der Eisenbahnüberführung berücksichtigt werden.

Die Möglichkeit eines direkten Umstiegs von einer Haltestelle für Busse (und perspektivisch der Straßenbahn) direkt unter der Brücke über den neuen Bahnsteigzugang auf der Westseite der Unterführung sowie ergänzend barrierefrei mit einem Aufzug muss bei der Planung berücksichtigt werden.

Die jetzt bestehenden Umstiegsmöglichkeiten sind besonders bei den von Norden kommenden Bussen sehr schlecht. (Bisher 6 Buslinien, zuzüglich 3 Nachtbuslinien).

Die langen Wege und die notwendigen Straßenquerungen entsprechen nicht den Anforderungen des Mobilitätsgesetzes.

Die Bushaltestellen sollten direkt unter den Bahnhof gelegt werden. Bei der mittelfristig geplanten Anbindung durch eine Straßenbahn (Zielnetz 2050) ist das ohnehin notwendig. Die Möglichkeit eines ggf. auch später zu realisierenden direkten Umstiegs darf mit der aktuellen Maßnahme jedenfalls nicht verbaut werden.

In der Planung sind keine Zu- und Abgänge zu dem geplanten Regionalbahnhof vorgesehen, für die die gleichen Standards gelten, wie für den S-Bahnhof.

6. Perspektiven

Der Bereich rund um den Teltower Damm nördlich des Bahnhofs ist das eigentliche engere Ortsteilzentrum Zehlendorf. Mit der Entwicklung zum Regionalbahnhof wird auch die Bedeutung als Umsteigepunkt zunehmen.

Der gesamte Bereich sollte daher als Vorrangbereich für den Fußverkehr gemäß Mobilitätsgesetz betrachtet und entwickelt werden.

Das Fahrrad-Vorrangnetz sollte daher möglichst nicht durch diesen Bereich, sondern möglichst nah daran vorbeigeführt werden. Also unmittelbar südlich entlang der Bahnstrecke.

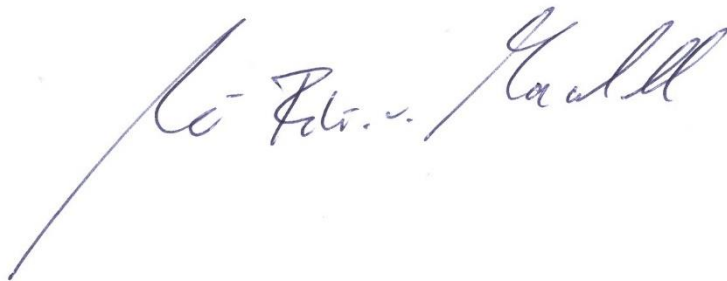
Für den ÖPNV sind attraktive Umsteigeverbindungen mit kurzen Wegen zu schaffen. Dafür ist die Bushaltestelle (perspektivisch Straßenbahn) direkt an den Zugang zum S- und Regionalbahnhof, also unter die Brücke zu verlegen.

Der gesamte Bereich sollte den Verkehren des Umweltverbundes sowie, ggf. zu eingeschränkten Zeiten, dem notwendigen Lieferverkehr vorbehalten sein.

MIV-Durchgangsverkehr gehört nicht in ein Ortsteilzentrum, sondern sollte dieses möglichst umfahren.

Die baustellenbedingte Sperrung des Teltower Damms sollte daher dazu genutzt werden, die veränderten Wege zu analysieren und die Voraussetzungen für eine dauerhafte Sperrung des Bereichs für den MIV zu schaffen. Ziel sollte sein, wenn der MIV über einen längeren Zeitraum baustellenbedingt anders geführt wird, dass er erst gar nicht mehr zurück kommt.

Mit freundlichen Grüßen



Heiner von Marschall, Landesvorsitzender
Email: heiner.v.marschall@vcd-nordost.de Tel: 0174 465 65 23