

# Gespräch 18.06.18 zum Bhf. Zehlendorf

---

## Gesprächsprotokoll vom Gespräch zwischen DB-Netz, SenUVK und Bürgerinitiative Zehlendorf

**Teilnehmer:** Hr. Klatte & Hr. Haack (DB-Netz), Frau Kämmerer (SenUVK), Herr Crome & Herr Küttner (Bi-Zehlendorf).

**Thema:** Stand der Planungen der beiden Vorhaben am Bahnhof Zehlendorf – EÜ Postplatz und EÜ Teltower Damm. Mit dem **Vorhaben EÜ Postplatz** soll ein neuer zweiter Zugang und Durchgang zwischen Postplatz und Machnower Str. gebaut werden. Mit dem **Vorhaben EÜ Teltower Damm**, sollen die Bahnbrücken über den Teltower Damm samt Unterbau erneuert und dabei noch ein neuer dritter Zugang zum Bahnhof Zehlendorf gebaut werden.

1. Herr Jan-Peter Haack übernimmt bei DB-Netz die **Baukommunikation** zu den beiden Vorhaben (EÜ Postplatz und EÜ Teltower Damm) und ist für uns im Weiteren der Ansprechpartner für Fragen und Antworten.

2. In absehbarer Zeit (in ca. 8 Wochen) steht das **BauInfoPortal** (<https://bauprojekte.deutschebahn.com>) zur fortlaufenden Veröffentlichung von Projektinformationen und aktuellen Planungsständen zur Verfügung.

3. Zum Vorhaben EÜ Teltower Damm und EÜ Postplatz sollten die entsprechenden **Verträge über die Planungsleistungen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung** zwischen den Partnern Land Berlin, DB Station & Service AG und DB Netz AG im ersten Halbjahr **2018 abgeschlossen** werden. Der Vertragsabschluss verzögert sich gerade um wenige Monate, weil in die Verträge noch sich aktuell ändernde Gesetzesvorschriften eingearbeitet werden müssen.

4. Grundsätzlich werden beide Bauvorhaben so geplant, dass am Bahnhof Zehlendorf **durchgängig ein 10-minütiger Takt in beide Richtungen erhalten bleibt**. Dies wird dadurch erreicht, dass mit Baubeginn westlich des Bahnhofs eine **Bauweiche** eingebaut wird, wodurch das nördlich vom Bahnsteig A gelegene Gleis am S-Bahnhof Zehlendorf wechselseitig beiden Richtungen nutzbar wird. In einer späteren Bauphase wird dann die Bauweiche so umgebaut, dass die gleiche Lösung auf dem südlich vom Bahnsteig A gelegenen Gleis erfolgen kann.

5. Zur Vermeidung von mehrfachen Sperrpausen und Einschränkungen je einzelner EÜ Postplatz und EÜ Teltower Damm und sich ständig wechselnden Umleitungsverkehren wird zur Nutzung von Synergieeffekten eine gemeinsame koordinierte Realisierung der Bauwerke mit abgestimmten Bauphasen angestrebt. Hierbei wird vorbehaltlich der gemeinsamen Bauphasenplanung der sich anschließenden Planungsphase mit **ca. eineinhalb Jahren für die Hauptbauleistungen** zzgl. Vergabeverfahren und vorlaufender sowie nachlaufender Arbeiten gerechnet.

6. Aufgrund der **Aufweitung der EÜ Teltower Damm** sind alle alten Brücken (S-Bahn, F-Bahn und Bahnsteigbrücken) auszubauen. Die betriebsnotwendigen Brücken der S- und F-Bahn sowie der Bahnsteigbrücken werden mit größerer Spannweite und neuer Konstruktionsart wiedererrichtet.

7. Für die neuen Brücken über den Teltower Damm sollen "**Dickblechbrücken**" eingesetzt werden. Die Auflager werden jeweils vorab neu gegründet und aufgebaut, so dass die Brücken dann nach und nach je nach Baufortschritt per Kran eingesetzt werden können. Der Straßenverkehr soll, wenn möglich, jeweils nur kurzzeitig während der Brückenabrissarbeiten und dann wieder beim Einsetzen der Brücken kurzzeitig komplett gesperrt werden. Ansonsten wird man in Absprache mit der VLB nach Lösungen suchen, um die Einschränkungen so gering wie möglich zu halten.

8. Als **östliches Widerlager** der neuen Brücken soll die **straßenseitige Wand des aktuellen Fahrradunnels** östlich der Fahrbahn vom Teltower Damm dienen.

9. Das **westliche Widerlager soll im Vergleich zum aktuellen Bestand um 4,55 Meter weiter nach Westen versetzt** werden. Die Fahrbahn für den Straßenverkehr soll von der Lage und Breite unter den Brücken unverändert bleiben. Die Aufweitung dient dazu, den Fahrgästen vom und zum S-Bahn-Bahnsteig über den neuen Zugang den notwendigen Verkehrs-/ Bewegungsfreiraum zu geben. Dabei sind Fuß- und Radweg nach geltenden Straßenbauvorschriften anzulegen zu ggü. dem Bestand zu verbreitern. Zudem wird Platz für Radabstellbügel geschaffen.

10. **Für den S-Bahn-Bahnsteig A wird der insgesamt dritte Zugang direkt mit gebaut.** Das Widerlager wird so gebaut, dass später auch für Bahnsteig B dort ein mittlerer Zugang möglich wird.

11. **Die Fahrbahn vom Teltower Damm soll im Zuge der EÜ-Baumaßnahmen** unter der Brücke und in den Anschlussbereichen leicht, um maximal **rund 18 cm abgesenkt werden**, um nach Fertigstellung der Straßenabsenkung eine **Durchfahrthöhe von 4,50 Meter** zu erreichen. Die höhere Durchfahrthöhe wird auch dadurch erreicht, dass die neuen Brückenkonstruktionen in der Unterkante höher liegen werden als die alten. **Die Kreuzungsbereiche** vom Teltower Damm auf der Nordseite (Einmündung Gartenstraße) und Südseite (Einmündung Machnower /Hampstaedt) der Unterführung **soll in der Höhenlage nicht verändert werden.**

12. **Die S- und F-Bahnbrücken der EÜ Teltower Damm werden in der ursprünglichen Lage wieder errichtet.** Bei dem Vorhaben sollen jedoch technische Möglichkeiten genutzt werden, die einen Neubau der Eisenbahnbrücken bei **Reaktivierung einer Stammbahn** nicht erfordert.

13. Eine Sanierung, ein Umbau oder eine **Ertüchtigung des Außerbetrieb befindlichen Bahnsteig B ist nicht Gegenstand der beiden EÜ-Vorhaben.** Dafür fehlen maßgebende Planungsgrundsätze für die weitere Entwicklung der Infrastruktur infolge einer Reaktivierung der Stammbahn.

14. Nach aktuellem Zeitplan folgt nun **bis zum Frühjahr 2019 die Planungsphase** (ca. 10 Monate), gefolgt von der **Genehmigungsphase (ca. 24 Monate)** und der **Bauphase (ca. 26 Monate)**, so dass aktuell von einer **Inbetriebnahme im Jahre 2024** ausgegangen wird.

15. Frau Kämmerer will beim Bezirk noch einmal nachfragen, welche **Variante für den Rampenverlauf** auf der Postplatzseite vom Bezirk aktuell favorisiert wird. Im zuletzt gezeigten DB-Dokument wird noch die T-Variante gezeigt, bei der die Rampe als scharfes S in ein ca. 1 Meter abgesenktes T-Stück auf die Anhaltinerstr. mündet. Nach Informationsstand der Bi-Zehlendorf sollen sich inzwischen alle Bezirksstadträte darauf verständigt haben, dass man doch die Variante **als langgezogenes S hinter den Bäumen und mit der Einmündung in Höhe des jetzigen Bürgersteigs am Block House** favorisiert. Die BiZ wird ebenso im Bezirk nachfragen. Ziel ist es, dass bis zur Veröffentlichung der ersten Unterlagen auf dem BauInfoPortal die allseits der Aufgabenträger akzeptierte und abgestimmte Rampenlösung in den Plänen erscheint.

16. **Der östliche Teil des Bahnhof Zehlendorf mit dem bestehenden Fußgängerdurchgang mit Läden und Geschäften ist nicht Teil der Brückenbaumaßnahme.** Hier wird lediglich der Bahnsteigzugang erneuert.

17. **Weiterführende Fragen** z.B. zu konkreteren **Bauabläufen**, zu **Abstimmungen mit der BVG** (um auch während der Bauphasen das Umsteigen zwischen Bus und Bahn möglichst fahrgastfreundlich zu lösen), zu **Finanzen** (was kosten die Vorhaben, wer übernimmt welche Anteile) wurden **zurückgestellt.**

18. **Weitere Treffen und Gespräche dieser Art soll es geben.** Alle Seiten (DB, Senat, BI) erklären, dass Sie zusammen mit den Zuständigen im Bezirk im Austausch bleiben und sich gemeinsam für eine transparente Planung und Umsetzung einsetzen wollen.