

Protokoll der 16. Bürgerversammlung am 26.04.2023 - Bahnhof Zehlendorf

Ort und Zeit

Schadow Gymnasium – Aula in Haus B (ehem. Beucke Schule).

19:00 Uhr bis 21:45 Uhr

An den Podiumstischen

- Christian Küttner, Sprecher BI
- Urban Aykal, Stadtrat Ba-SZ
- Hartmut Reupke (Abt.Leiter Mobilität im SenUMVK)
- Protokoll Christa Markl-Vieto/Markus Humpert

Im Saal

ca. 130 Personen davon

ca. 70 Anwohner:innen (im Umfeld von 800 Metern um den Bahnhof)

ca. 20 Gewerbetreibende

ca. 35 von Schulen und öffentlichen Einrichtungen

ca. 15 aus der Lokalpolitik (BVV, Parteien)

ca. 35 weitere Zehlendorfer oder Bahn- und Mobilitätsinteressierte

ca. 10 Mitglieder:innen der Bürgerinitiative

Die Gruppen wurden per Handmeldungen abgefragt, Mehrfachmeldungen waren erlaubt.

Tagesordnung

Begrüßung

Infos zum Verfahren

Podium Eröffnungsrunde

Fragen an DB, Land und Bezirk

Einwendungen zu Verkehrskonzepten und Baulegistik

von Anwohnern, Gewerbe, Schulen, öffentliche Einrichtungen, Lokalpolitik

Einwendungen zu Bauwerken, Bauablaufplanung

von Anwohnern, Gewerbe, Schulen, öffentliche Einrichtungen, Lokalpolitik

Podium Schlussrunde

Wie geht es weiter?

Begrüßung

Christian Küttner begrüßt als Sprecher der Bürgerinitiative alle Gäste der Versammlung und führt kurz in die Thematik ein. Die BI Zehlendorf ist seit Jahren in Zehlendorf aktiv. Diese Veranstaltung reiht sich ein in viele vorhergehende Bürgerversammlungen u.a. auch zum Thema Bahnhof Zehlendorf. Hauptanliegen dieses Abends sind folgende Fragen:

Was kommt da auf uns zu mit dem Abriss und Neubau vom Bahnhof Zehlendorf?

Kommt der Westzugang von Postplatz und Machnower vor dem großen Brückenneubau?

Podium Eröffnungsrunde

Redebeitrag Herr Aykal

Er beschreibt den Prozess rund um das Bauvorhaben S-Bahn Zehlendorf und dass sie aktuell als Bezirk erst sehr spät eingebunden wurden. Sie haben eine sehr kritische Stellungnahme des Bezirks als Einwendung zum Planfeststellungsverfahren beim EBA eingereicht.

Punkte darin sind:

- Fragen zur Konkretisierung der Bauphase
- Der geplante 20 Min. Takt ist für SZ nicht machbar, dazu wurden Vorschläge für Verbesserungen eingebracht.
- Belastungen durch den Schwerlastverkehr des Stadtteilzentrums auch im Umfeld des Bahnhofes wird nicht ausreichend berücksichtigt.
- Der zusätzliche Baustellen-Lastwagenverkehr gefährdet Zehlendorf Mitte.
- Die Organisation des Lieferverkehrs ist nicht gut gelöst.
- Insgesamt sollte großräumigeres Denken erfolgen, da sonst großes Chaos entsteht.
- Es müssen die Zugänge Postplatz und Machnower Straße priorisiert mitgeplant und am Anfang der Großbaustelle gebaut werden. (Schüler:innen, große Menschenmengen vermeiden, andere Bushaltestellen und Busersatzverkehre ermöglichen etc.)
- Wie stellt sich die SenUMVK das Vorgehen nach einer Fertigstellung vor?
- Der Bezirk möchte keine Maßnahmen, mit denen der Ort hinterher immer noch so aussieht, als befänden wir uns in den 80igern Jahren. Es soll ein moderner Ort werden der auch die nächsten 100 Jahre zu Zehlendorf passt.
- Es soll Priorität haben, dass das Zehlendorfer Zentrum mit seinem Bahnhof samt Vorplätzen ein guter Ort für die Menschen wird, der per Fuß, Rad, MIV, S-Bahn oder Bus gut und schnell erreichbar ist und als Ort zum Verweilen und Treffen gerne genutzt wird.

Redebeitrag Herr Reupke

Der Postplatz betrifft ihn selbst seit langem, er ist für die Planungen verantwortlich. Verkehr heißt heute Mobilität, weil es um mehr als Verkehr geht.

- Frau Schellenberg als damalige Bezirksstadträtin und Frau Richter Kotowski als damalige Bezirksbürgermeisterin hatten durch ein Schreiben des Bezirksamts leider einen Stopp der Planungen auf Landesebene bewirkt, was im Endeffekt zu Verzögerungen bei der Planung um ca. 2 Jahre führte. (s.u. Abschlussrunde)
- Die Situation am T-Damm ist sehr schwierig, es gab ca. 2009 einen LKW-Unfall, der zu einer Beschädigung der Brücke geführt hat. Seitdem hat die Bahn eine provisorische Notbrücke dort eingesetzt, die seit Jahren für den S-Bahnverkehr eine Geschwindigkeitsbegrenzung bedeutet.
- Alle Situationen, für Radfahrende, der Fußweg, die Breite der Verkehrsflächen sind herausfordernd. Die Lösung muss den gesamten Raum und die unterschiedlichen Nutzer:innen berücksichtigen.
- Auch die Zugangssituationen müssen verbessert werden.
- Beim Westzugang war von Land und Bezirk ursprünglich mal an eine Verknüpfung von Bahnhofszugang, Fußgänger-Unterführung und Radweg-Unterführung als Teil vom Ausbau des Radwegenetzes im Südwesten geplant. Es zeigte sich aber, dass dies problematisch ist, sich die Anschlüsse sowohl auf der Machnower als auch auf der Postplatz-Seite nicht wirklich realisieren lassen und es zu Komplikationen mit den kreuzenden Fußverkehren führen wird. Deshalb wurde ab 2017 beim EÜ-Postplatz von

Senatsseite stets „nur noch“ von ein Bahnhofszugangsbau gesprochen, der für Fußgänger:innen geplant und bestellt wird und der barrierefrei gebaut werden soll.

- Der Bahnhof Zehlendorf ist für die Südwestregion die Verbindung zur Innenstadt und zu den Umlandgemeinden. Im Rahmen der gemeinsamen Planungen, gibt es viele Zielkonflikte.
- Die Regionalbahn soll wieder aufgebaut werden, mindestens mit einer Anbindung an den Innenstadtring.
- Die DB sagt, es wird langsam eng mit den Vorplanungen und das Brückenbauwerk muss bis 2030 fertig werden. Daher hat die DB jetzt das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.
- Die Bestellung des EÜ-Postplatz wurde noch nicht eingereicht, weil die Vorplanungen noch nicht weit genug waren. Aber es läuft gerade eine Machbarkeitsstudie, die die Integration prüfen soll.
- Die Aufweitung der Brücken und damit auch der Verkehrsflächen insbesondere für Fußgänger und Radfahrer ist Konsens.
- Im Verlauf des Brückenbaus wird es immer Sperrungen und Störungen geben.

Herr Küttner ergänzt

Es gibt immer noch Unklarheit bei der Finanzierung. Es fehlt die Offenlegung der Finanzzahlen. Diese müssen dringend zumindest als Grobkalkulationen inkl. Kostenaufteilungen, was zahlt der Bund bzw. die DB und was das Land, veröffentlicht werden müssen.

Herr Küttner berichtet im Namen der **DB-Netz**, dass Herr Konrad Fairless als Vertreter der DB leider wegen einer ärztlichen Behandlung an dem Abend verhindert ist. Er wäre gern an dem Abend dabei gewesen. Eine Stellvertretung ist nicht erfolgt.

Herr Küttner richtet aus, dass Herr Konrad Fairless darum gebeten hat, ein Protokoll der Wortmeldungen und Beiträge der Bürgerversammlung an ihn zu übersenden. Er sichere zu, dass dieser Bericht in das weitere Prüf- und Planungsverfahren wie eine „Stellungnahme der Bürgerversammlung“ zum laufenden Planfeststellungsverfahren aufgenommen wird.

Herr Küttner verliest die Auszüge der E-Mail von DB-Netz, in der steht, es wurde eine Machbarkeitsstudie zur Integration des EÜ-Postplatzes in die Baustelle EÜ-Teltower Damm in Auftrag gegeben. Nach deren Fertigstellung werden die Ergebnisse in die weiteren Planungen zusammen mit der Auswertung der Einwendungen und Stellungnahmen zum Planfeststellungsverfahren mit aufgenommen.

Die DB schreibt, sie plant für den Sommer (voraussichtlich im Juli oder August) für die Öffentlichkeit eine große Informationsveranstaltung vor Ort organisiert. Dort soll der dann neue Planungsstand vorgestellt werden. Der Planungsprozess wird sich danach noch weiter hinziehen. Das Ziel lautet bis Ende 2024 einen Planfeststellungsbeschluss zu haben, um dann im Zeitplan ab 2026 mit der Realisierung beginnen zu können.

Herr Aykal stellt noch einmal zu den Äußerungen von Hr. Reupke klar, dass ihm keinerlei Erkenntnisse vorliegen, dass der Bezirk vor einigen Jahren die Ursache war, dass es zu einem Stopp bzw. zu Verzögerungen bei den Planungen kam. Er ist jetzt seit etwas über einem Jahr im Amt und hat keinerlei Unterlagen dazu gefunden. Ganz im Gegenteil, es sei seine Wissens immer wieder betont worden, dass der Bezirk am Bau des Zugangs vom Postplatz sehr interessiert ist und dessen Realisierung wiederholt gegenüber dem Land und der DB eingefordert bzw. erbeten hat. Allerdings sieht er keinen Anlass für einen Streit an dieser Stelle.

Wenn es Unterlagen gibt, die das von Herrn Reupke geschilderte Vorgehen belegen, erkenne man dies an und bitte um Zusendung der Unterlagen.

Aber selbst wenn dies der Fall sei, was dann ein klarer Fehler gewesen sei, gäbe es keinen Grund jetzt die Priorität des Zugangs Postplatz/Machnower Straße weiter zu verzögern. Heute seien sich alle einig, dass dies Priorität habe und es geht darum nach vorne zu schauen.

1. Einwendungsrunde mit Stimmen aus dem Saal

Herr Küttner zeigt auf Folien, die zeigen, welche Einschränkungen die verschiedenen Bauphasen zur Folge haben werden und erklärt, welche Behinderungen, Sperrungen und Problematiken damit entstehen. Stichwort: Baustelle = Stress = erhebliche Einschränkungen Belastungen und Umwege.

Matthias Hering (Anwohner, Mitglied des Behindertenbeirates)

Es sagt, er kann versichern, eine große Mehrheit in Zehlendorf teilt die Forderung, dass der Bau des Westzugangs vor dem Baubeginn der Brücke unabdingbar ist für die große Baustelle.

Er fordert, dass statt des geplanten Behelfsbahnsteig an der Machnower besser der Bahnsteig B als Behelfsbahnsteig genutzt werden soll, am besten nicht nur, wie geplant eingleisig, sondern so lange wie möglich auch zweigleisig.

Und bei allen Behelfslösungen und fertigen Bauwerken muss die Barrierefreiheit gewährleistet werden. Das ist ein Muss, das ja nicht vergessen werden darf.

Mark Schmitt (Gewerbetreibender - ZiM-Vorstand - Eigentümer Bettenhaus Schmitt)

Er vertrete die Interessen der Gewerbetreibenden und spricht für vier hier anwenden lokalen Einzelhändler und Gewerbetreibende. Die Länge der Bauzeit von vier Jahren wird dazu führen, dass Menschen das Gebiet in dieser Zeit meiden werden. Es hat katastrophale Auswirkungen für die Mitarbeiter*innen der Geschäfte, wenn diese für die Kunden nicht erreichbar sind. Das Umfahren des Einkaufszentrums Zehlendorf Mitte wird jahrelange Einbußen für die Geschäfte bedeuten.

Der frühzeitige Westzugang würde zumindest etwas Milderung bringen. Er frage sich auch, warum es vier Jahre Bauzeit brauche.

Zudem sei es sehr wahrscheinlich, dass die Baumaßnahmen Auswirkungen auf die Bausubstanz der Gebäude haben werde. Er und die gesamten anderen Gewerbetreibenden machen sich ERNSTHAFTE Sorgen um die Erhaltung ihrer Firmen. Er ist sich nicht sicher, ob seine Firma die vier Jahre überleben wird.

Peter Weiss (Kleinmachnow, Landkreisabgeordneter, Mobilitätsaktivist)

Der LKW Verkehr in und durch Zehlendorf Mitte ist bereits jetzt ein großes Problem. Da voraussichtlich die Knesebeck-Brücke zeitgleich in dem avisierten Bauzeitraum der S-Bahnbrücke am Teltower Damm für 2,5 Jahre gesperrt werde, sei dies eine verkehrliche Katastrophe. Er äußert die dringende Bitte nicht gleichzeitig beide Maßnahmen durchzuführen.

Es gehe um ca. 6.000 Pendler aus Kleinmachnow und ca. 4.000 aus Telto, Tendenz weiter steigend. Dass diese nicht ohne weitere Aktivitäten, Vorbereitung und Informationen auf die Öffentlichen Verkehrsmittel ausweichen oder mit dem Rad fahren würden, das sei sehr

unwahrscheinlich. Er fragt, ob die Verantwortlichen darüber überhaupt nachgedacht und das in ihre Planungen einbezogen hätten?

Philip (Schüler der Schadow Schule und Mitglied des SV-Vorstands)

Er betont, dass der Westzugang für die Schüler:innen enorm wichtig sei. Es gehe um sehr viele Schüler:innen – zu Fuß und mit dem Rad, die täglich zur oder unter der Bahn kommen.

Zudem bittet er, darüber nachzudenken ob es nicht möglich sei, die Bauzeit zu verkürzen! Er wünscht sich – auch im Namen der vielen Schüler:innen mit Hilfe einer sehr viel besseren Planung oder z.B. eines anderen Bauunternehmens eine kürzere Bauzeit.

Wolfram Bäuerle (Lehrer an der Schadowschule)

Er ist neben seinem Lehrerdasein auch Radfahrer und berichtet, dass er täglich erlebt, wie sich bereits jetzt am Morgen und am Mittag große Mengen von Menschen zu Fuß und mit Rädern auf den Wegen und vor allem an den Ampeln „stapeln“ und drängen. Es sei ein Wunder, dass es noch keine schweren Unfälle gab. Er äußert den Wunsch, dass der Westzugang nicht nur für Fußgänger, sondern auch als Untertführung für Radfahrer geplant wird.

Herr Küttner weißt darauf hin, dass dies ja am Anfang auch so geplant war, aber sich schon vor Jahren gezeigt hat, der Westzugang funktioniert nur als reine Fußgänger-Untertführung und Bahnhofszugang. Er hofft, dass es für die Radfahrer reicht, wenn im Zuge der Umbauten die Radwege auf der Machnower-Seiter und unter den Brücken und den angrenzenden Kreuzungen sicherer und besser werden.

Bernd Steinhoff (Grüne BVV SZ)

Ein Punkt im Koalitionsvertrag der neuen Landesregierung bekräftigt die bezirklich überparteiliche Forderung, den Westzugang zuerst zu bauen. Weiterhin steht dort, es soll eine Verlängerung des RB37 geprüft werden. Das deutet darauf hin, dass man unbedingt in die Bauplanung auch die Sanierung des Bahnsteig B als neuen Regionalbahnsteig mitplanen und ihn mit bauen sollte.

Juliane Kölsch (SPD BVV SZ)

Sie weist darauf hin, dass das Rathaus voraussichtlich auch zur gleichen Zeit wie der Bahnhof gebaut werden soll. Auch dafür ist durch diesen Bau eine stärkere Belastung durch Last- und Bauverkehr zu erwarten. Diese Planungen müssen unbedingt koordiniert werden, damit das Chaos über Jahre hinweg nicht noch schlimmer wird.

Herr Karnetzki (noch Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung)

Der neue Zugang zum Postplatz ist wichtig, löst aber nicht alle Probleme.

Die Regionalbahn mit zu planen ist richtig, aber zur Bauzeit stehe das Gleis gar nicht zur Verfügung, weil es ja für den S-Bahnverkehr als Behelfsgleis genutzt werden soll. Falls die Regionalbahn schon vor Bauende kommen sollte, wäre es ja denkbar, das zweite Gleis am Bahnsteig B zu verlegen und es neben dem S-Bahnpendelverkehr für die Regionalbahn zu nutzen.

In Bezug auf den gleichzeitigen Bau am Rathaus gibt es noch viele neue oder mit anderen Haltestellen versehene Buslinien, die erforderlich sind und mitgedacht werden müssen.

Herr Küttner betont noch einmal die erforderliche Koordination und regt eine Taskforce zur Koordination aller baulichen Maßnahmen in Zehlendorf Mitte an.

Präsentation Bauablauf-Daumenkino

Es folgt ein „Daumenkino“ al Folien-Vorführung von Herrn Küttner, in der die einzelnen Bauphasen gemäß Planfeststellungsunterlagen graphisch aufbereitet dargestellt werden, um

sich vorstellen zu können, was wann abgerissen und was wann neu gebaut werden soll und wie dann jeweils die Wege und Umwege im nahen Umfeld geplant sind.

2. Einwendungsrunde mit Stimmen aus dem Saal

Ulrich (Nachname und sonstige Angaben zur Betroffenheit wurde nicht genannt)

Für alle Radfahrenden, Fußgänger:innen und sonstigen Verkehrsteilnehmer:innen wird es für ca. 8-10 Jahre eine Dauerbaustelle geben. Er regt an, jetzt sofort damit zu beginnen, die Bürger:innen auf diese Zeit und die daraus folgenden Einschränkungen vorzubereiten. Informationen und Darstellungen sollen vorwarnen, damit alle mindestens schon wissen, was sie erwartet.

Ulrich Conrad (Anwohner)

Es wird umfangreiche Bauarbeiten über lange Jahre geben. Dann kommt die Stammbahn und dann geht alles wieder von vorne los. Chaos!

Der Zugang auf der anderen Straßenseite ist nicht unwichtig in der Planung. Dort fahren auch Busse und so können mehr Menschen mit weniger Straßenquerungen zu den Bushaltstellen kommen.

Frau Specht Habel (FDP, BVV SZ)

Sie macht darauf aufmerksam, dass der Ausgang zu und vom Postplatz nicht nur für die Schadow Schule, sondern auch für die Droste Schule wichtig ist. Auch von dort kommen und gehen Schüler:innen in erheblicher Zahl zu Fuß und mit dem Rad zur Schule, oder nutzen die S-Bahn oder Busse. Bei der derzeitigen Planung sind die Wege sehr weit.

Auch sie betont: Der Westzugang hat äußerste Priorität!

Christoph Steinig (Steglitz-Zehlendorfer, BVG-Mobilitätsplaner)

Wenn der S-Bahnhof umgebaut wird, sollte parallel die Wiederinbetriebnahme der Regionalbahngleise und des Regionalbahnhof Zehlendorfs mitgeplant werden. Die Maßnahme muss vom Ende her gedacht werden, damit nicht falsche Entscheidungen getroffen werden. Und der RB37 hält aktuell so lange am Bahnhof Wannsee, dass er in der Zeit jetzt schon bis Bahnhof Zehlendorf weiter und auch rechtzeitig wieder zurückfahren könnte. Dann gäbe es auch gleich eine Regional-Haltestelle am Mexikoplatz zum Umsteigen zur geplanten verlängerten U3.

Bernd Strobl (Anwohner)

Unabhängig von allem muss der Westzugang in jedem Fall umgesetzt werden!

Drei Bahnhofszugänge sind besser als zwei. Aber beim mittleren Zugang muss mehr auf die Sicherheit geachtet werden, denn so wie er geplant ist, hat er gerade vor und hinter der Brücke gefährliche Stellen. Aber man muss auch bedenken, dass die angrenzende Straßenbebauung nördlich und südlich der Brücken den Effekt der Verbreiterung unter den Brücken wieder aufheben.

Wenn die Brücke über den Teltow-Kanal gleichzeitig zum Bahnhofsumbau gebaut wird, dann wird das ausgesprochen problematisch mit den Verkehrsströmen.

Warum kann nicht viel mehr der Baulogistik über das Güterbahnhofsgepländer erfolgen und Zuwegungen im Westbereich als Bauzufahrt genutzt werden.

Fabian Walf (Anwohner)

Er war selbst Droste Schüler, kann sich überhaupt nicht vorstellen, wie das gehen soll, mit den Massen von Schüler:innen ohne den Westzugang zum Bahnhof und fragt, ob in

entsprechenden Studien geprüft wurde, welche Massen überhaupt die Straßenbereiche unten zulassen und welche oben am Westzugang möglich sind.

Er hinterfragt bei der aktuellen Brückenplanung grundsätzlich den Querschnitt und die Aufteilung und bringt zudem an Bezirk und Land gerichtet Fragen zur Straßenplanung im Brückenbereich, z.B. ob an eine Reduzierung von Autofahrspuren gedacht bzw. Busschleusen mitbedacht werden.

Außerdem stellt er die Frage, wie zu Gunsten der Fahrräder im Bahnhofsumfeld noch mehr Sicherheit erreicht werden kann.

Reinhard Crome (Anwohner, Sprecher der Bürgerinitiative, ehem. Verkehrsplaner)

Er selbst hat sechs Seiten Einwendungen eingebracht, die im Saal ausliegen.

Er plädiert zudem für eine eigene Planungsreihe T Damm und ein eigenes Stadtentwicklungskonzept für den Bereich Zehlendorf Mitte. Dazu ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren Senat und Bahn.

Den Behelfszugang neben der Machnower sieht er kritisch. Eingleisiger S-Bahnbetrieb ist aus seiner Sicht nicht möglich und führt zu einem 20 Min. Takt, das sei aber gar nicht zwingend! Westzugang ist eine einheitliche Forderung hier im Bezirk. Wenn vom Postplatz und der Machnower der Bahnsteig B erreichbar ist, kann die S-Bahn zweigleisig fahren, wenn dort das zweite Gleis gleich zu Anfang mit verlegt wird! Wenn der Regional-Bahnhof-Zehlendorf gebaut werden soll, muss zwingend bald parallel zur Planfeststellungsverfahren EÜ-Teltower Damm der Start eines offiziellen Planungsverfahrens auch für diesen Bauauftrag erfolgen.

Heiner von Marshall (VCD-Landesvorsitzender Berlin)

Der Verkehrsclub Deutschland VCD hat auch schriftliche Einwendungen gemacht, die auf der VCD-Homepage eingesehen werden können.

Planänderungen sind immer verzögernd. Deshalb bitte jetzt gut planen, es soll ja ein Bahnhof für die nächsten 100 Jahre gebaut werden.

Der Westzugang ist auch aus Sicht des VCD ein Muss.

Bei den Brückenplänen sehen sie Punkte, wo das Berliner Mobilitätsgesetz Vorgaben macht, die hier bisher noch nicht mit eingeplant wurden.

Die Frage nach Barrierefreiheit stelle sich nicht. Alle neuen Zugänge, auch der neue Postplatzzugang muss barrierefrei sein.

Der Zugang zum Teltower Damm westliche Seite Höhe Radio Herz, ist perspektivisch auch wichtig und sollte wie geplant gebaut werden.

Er regt an, während der Bauphasen die veränderten Mobilitätsflüsse insgesamt aufmerksam zu begleiten, zu beobachten und zu evaluieren. Das Ziel sollte sein, dass dieser große Real-Verkehrsversuch ausgewertet und genutzt wird, um später nicht einfach zum alten Auto-Rad-Fuß-Wege-Konzept zurückzufallen, sondern danach dort neue zukunftsweisende Wegekonzepte bereits mitgebaut oder in der weiteren Umsetzungsplanung zu haben. Es gilt diese Erfahrungen zu evaluieren und für die weitere Wegeplanung im Südwesten zu nutzen.

Rupert Stüve (MdB – SPD Kreisvorsitzender Steglitz-Zehlendorf)

Seine Aufgabe sieht er darin, dieses Vorhaben und die Anliegen der Bürgerinnen und Bürger auch in die Bundespolitik einzubringen. Seine Schwerpunkte sind die Bildungs- und Forschungspolitik. Er ist aber auch Mitglied im Verkehrsausschuß.

Er sagt, die Bahn baut nur, was vom Land beauftragt wird.

Das EBA müsse man eher so verstehen, dass es aus guten Gründen eher risikoscheue ist, also in seinen Bewertungen im Zweifelsfall Sicherheit den Vorrang gibt.

Vieles wird in den nächsten Jahren neu gebaut in Zehlendorf.

Was er mitnehme sei folgendes: Der Westzugang hat für alle hier höchste Priorität! Es ist aus seiner Sicht noch möglich, dass dieses Bauvorhaben in das große Brückenbauprojekt an der Ostseite integriert wird. Er wird sich dafür einzusetzen. Das ist eine wichtige Forderung und wichtig für alles weitere.

Die Grundentscheidungen für die Stammbahn sind letztes Jahr endlich gefallen und da wird jetzt die nächsten Jahre weiter geplant werden. Auch wenn die Stammbahn erst lange nach dem Bau des Bahnhofs fertig sein wird. Die Deutsche Bahn ist dafür zuständig, die Planungsoffenheit sicherzustellen und wird daher bei der Brückenplanung den späteren Ausbau als Teil der Stammbahntrasse stets mit bedenken.

Für all die Planungen und Bauten braucht es eine aktive Bürgerschaft. Er bedankt sich dazu ausdrücklich bei der Bürgerinitiative, dass sie hier in Zehlendorf dafür schon so viel getan hat und weiter aktiv sein will.

Torsten Johnson (Anwohner - Mitglied der BiZ)

Er appelliert an Herrn Reupke, hier auf der Versammlung in der Schlussrunde öffentlich, quasi als Indianerehrenwort, ein klares Votum abzugeben, dass auch für ihn der Bau des Westzugangs Postplatz/Machnower Straße höchste Priorität hat.

Podium - Schlussrunde

Herr Reupke

Er betont, dass er den Vorwurf, die Senatsverwaltung hätte die Planung für den Westzugang nicht gewollt, zurückweisen muss.

Es sei umgekehrt der Bezirk gewesen, der 2017 beim Senat interveniert und mitgeteilt hat, es gäbe Wünsche für Änderungen an der Planung. Das hat zu einer Verzögerung von ca. 2 Jahren geführt.

Es kommt am Podium daraufhin zu einem kleinen Disput in der Frage zwischen Herrn Aykal und Herrn Reupke. Die beiden einigen sich aber relativ schnell, den genauen Sachverhalt hier nicht klären zu können, ihn noch einmal gemeinsam zu prüfen und zu klären.

Er sagt, ein Vorratsbauwerk sei, wie z.B. das zweite Gleis oder der vorsorgliche Bau des Regionalbahnsteigs, sie aus seiner Sicht nicht sinnvoll, damit verliere der Staat und die Bürger viel Geld. Das muss schon für einen konkreten Nutzen bestellt werden. Er kenne kein Vorratsbauwerk, das in Berlin tatsächlich genutzt wurde. Als Beispiel führt er die Vorbereitungen für die S21 am Hauptbahnhof an.

Die Verkehrsflächen auf dem Teltower Damm müssen in jedem Fall neu geordnet werden, für Auto-, Rad- und Fußverkehr.

Das Brückenbauwerk wird in seiner Durchfahrtshöhe erhöht, um Unfällen vorzubeugen.

Zur Bauleistik und zu Verkehrsleitkonzepten werden zwischen Bahn, BVG, Verkehrslenkung und Sen-Mobilität zur rechten Zeit Gespräche geführt, um das gemeinsam zu planen.

Das Umfeld des Bahnhofs müssen Bezirk und Senat planen. Das hat mit der DB nichts zu tun.

Die Verlängerung der RB37 sei aktuell noch nicht spruchreif und es ist noch nicht klar, ob das nach dem Bau funktioniert bzw. dafür bereits Verkehr bestellt wurde. Was da bis 2030 kommen soll und kann, muss erst noch auch mit der DB beraten und entschieden werden.

Herr Küttner

Er relativiert die Aussagen von Herrn Reupke in Bezug auf die Vorratsbauwerke. Man muss sich klar machen, um welche Summen es da jeweils geht. Noch liegen ja leider keine konkreten Kostenschätzungen öffentlich vor. Aber wenn man davon ausgeht, dass das Brückenbauwerk z.B. bei 30 Millionen (oder mehr) liegen kann, dann läge der Bau des zusätzlichen Gleises oder der zusätzlichen Vorratsbrücke eher im Bereich von 1 Millionen oder darunter. Und umgekehrt führt der aktuell geplante dritte Mittelzugang durch den Bau selbst und vor allem durch teurere Brückenkonstruktionen aufgrund der Aufweitung zu Mehrkosten in Bereichen von über 3 Millionen. Was hier wie als Vorratsbauwerk eingestuft wird, ist Abwägungssache.

Und wenn man dann noch bedenkt, dass zeitgleich für die Rathaus-Sanierung 70 Millionen und die längst nötigen Schulsanierungen im Schadow Gymnasium für 40 Millionen und ähnlich für das Droste Gymnasium beschlossen sind und dann noch das Geld für den Umbau der Bahnhofsvorplätze und öffentlichen Straßenlandes in Zehlendorf Mitte ansteht, dann wirkt das Finanzrisiko für diese beiden relativ kleine, aber planerisch wichtigen Teilbauwerke, eher gering. So hat man ohne Extrabaustellen nach der Großbaustelle alles am Bahnhof für die nächsten 100 Jahre durch.

Zudem hat die Deutsche Bahn in den letzten Jahren mehrfach, namentlich z.B. von Herrn Kaczmarek, bekundet: Die Bahn würde auf eigene Kosten den Bahnhof Zehlendorf bauen, was die Gleise und den Bahnsteig für den Regionalbahnhof betrifft, wenn die Politik endlich mal klar sagt, man bestellt den Regionalbahnverkehr bis dann und dann als ersten Schritt zur Vorbereitung zum Wiederaufbau der Stammbahntrasse.

Herr Aykal

Er betont noch einmal, dass der Bezirk sich immer schon für den Westzugang vom Postplatz und der Machnower eingesetzt hat.

Und selbst wenn wir einen Fehler gemacht haben (Planänderung 2017 s.o.) dann müssen wir nicht 5-10 Jahre damit leben, sondern können jetzt neu planen!

Der Bezirk hat arbeitet bereits an Vorstellungen, was im Zehlendorfer Stadtzentrum parallel zur Bahnhofsplanung erfolgenden kann und soll. Es wurde bei SenBau ein Antrag für das Programm/Thema „Lebendige Quartiere“ eingereicht. Damit könnte Anfang nächsten Jahres das Planungsverfahren für das lange geforderte ISEK-Zehlendorf-Mitte-Projekt starten. Damit sollen die Themen Wohnen, Arbeiten, Wirtschaft und Kultur im Bezirk und für das lokale Stadtzentrumquartier geplant und gestaltet werden. Er hofft auf eine Genehmigung des Antrags noch in diesem Sommer.

Herr Küttner

Herr Küttner gibt eine kleine „Kiste“ in die Reihen der Bürger:innen. Er bitte um eine Spende für eine klappbare Rollstuhl-Rampe, damit an der nächsten Bürgerversammlung im Schadow Gymnasium barrierefrei auch Rollstuhlfahrer:innen teilnehmen können. Am Podium steht eine klappbare Alu-Rollstuhl-Rampe, mit der die 3 Außentreppenstufen überbrückt werden können. Aber um das Hochparterre der Schule zu erreichen, wo die Aula liegt, müssen erst noch weitere je nach Eingang 4 bzw. 6 Stufen überbrückt werden.

Die Rampe für die Außentreppen hat die BI aus ihren Spendenmitteln bereits gekauft und übergibt sie heute als Spende an die Schule. Nun sollen weitere ca. 300 € gesammelt

werden, um auch noch für die innenliegenden Stufen eine Rampe kaufen zu können, um sie der Schule bald auch übergeben zu können. Das soll ein Bürgergeschenk an die Schule sein, um deren EG und Aula endlich barrierefrei zu zugänglich zu machen.

Er betont noch einmal, dass es eine gute gemeinsame Koordination für die gesamten Baumaßnahmen braucht und richtet den Appell an alle Beteiligten, sich miteinander auszutauschen, eine Taskforce zu gründen und alles gut zu koordinieren. Auf die nächsten Monate kommt es an, weil dort die Grundsatzentscheidungen endlich getroffen werden müssen.

Er regt an, bei den nächsten Bürgerversammlungen zu dem Thema, z.B. auch für die Infoveranstaltung von DB-Netz im Sommer, wieder die Schulaula zu nutzen, auch weil sich hier eine deutlich lebendigere Atmosphäre herstellen lässt als z.B. in den Versammlungsräumen des eher verstaubt wirkenden Rathaus.

Um 20:45 wird die Versammlung geschlossen.

Es gibt anschließend noch viele Gespräche zu zweit und in Kleingruppen an den ausgehängten Infotafeln und ausgelegten Einwendungen.

Der Saal wird gemeinschaftlich wieder so umgeräumt, dass dort am Folgetag weiter die Abitursprüfungen laufen können.

Viele Bedanken sich für die Organisation der Versammlung, die vorgestellten Informationen und den Abend. In der Sammelkiste kamen 292,00 € zusammen.

Anlagen

Folienvortrag BiZ_BV16_20230426_BhfZehlendorf_Agenda.pdf

Folienvortrag BiZ_BV16_20230426_BhfZehlendorf_Bauablaufplan.pdf