



Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung Teltower Damm in Berlin-Zehlendorf

FAQ zur hybriden Informationsveranstaltung
am 4. September 2023

Datum	Montag, 04.09.2023
Veranstaltungsort	Droste-Hülshoff-Gymnasium, Berlin-Zehlendorf
Beginn	17:00 Uhr
Ende	19:00 Uhr
Anzahl Teilnehmende	ca. 260 Personen
Anzahl Einwahlen	119 Einwahlen (eingewählte Endgeräte)

Teilnehmer:innen des Projektes

Konrad Fairless, Projektleiter, DB Netz AG

Thomas Groß, Projektingenieur, DB Netz AG

Yvonne Gentsch, Benannter Ansprechpartner des Bestellers, DB Station & Service AG

Marius Hertzner, Projektleiter Reaktivierung Potsdamer Stammbahn, DB Netz AG

Julian Thiel, Stakeholdermanagement, DB Netz AG

Sabrina Hoppmann, Stakeholdermanagement, DB Netz AG



Das große Investitionsprogramm
für Mobilität und Klimawende.

Die digitale Informationsveranstaltung dient dazu, das Bauvorhaben „Eisenbahnüberführung Teltower Damm“ transparent an die interessierte Öffentlichkeit zu kommunizieren.

Der Teltower Damm verläuft durch den Ortskern von Berlin-Zehlendorf von Nord nach Süd. Die S-Bahnlinie S1 sowie die Regionalbahn der Potsdamer Stammbahn kreuzt den Teltower Damm von östlicher in westlicher Richtung. Der S-Bahnhof Zehlendorf selbst liegt westlich des Teltower Damms und ist über den Treppenzugang über die Eisenbahnüberführung Teltower Damm erreichbar.

Die Planung des Bauvorhabens sieht vor, die Eisenbahnüberführung über den Teltower Damm durch einen Ersatzneubau zu ersetzen. Die Durchfahrt für den Auto-, Rad- und Fußgängerverkehr soll dabei breiter gestaltet werden. Zudem wird es auf westlicher Seite des Teltower Damms einen zweiten Zugang zum S-Bahnhof geben.

Eine Machbarkeitsstudie hat ergeben, dass auch auf westlicher Seite des S-Bahnhofs Zehlendorf (am Ende des Bahnsteiges), vom sogenannten Postplatz zur Machnower Straße, eine Personenunterführung grundsätzlich gebaut werden kann. Zum Zeitpunkt der DB Infoveranstaltung am 04. September 2023 ist noch offen, ob und wann diese vom Berliner Senat bestellt wird.

Der Bahnhof Zehlendorf ist für den Südwesten Berlins ein wichtiger Verkehrsknoten zur Innenstadt und den Umlandgemeinden. Durch die Investitionen in die Aufweitung der Brücke und die Umgestaltung des Bahnhofs wird sichergestellt, dass der Knotenpunkt den Anforderungen der Verkehrswende auch in Zukunft gewachsen ist. Damit erhöht die Deutsche Bahn die Qualität des Nahverkehrsangebots. Der Antrag auf das Planrecht wurde beim Eisenbahnbundesamt (EBA) eingereicht und die öffentliche Beteiligung eröffnet.

Während der digitalen Informationsveranstaltung gab es die Möglichkeit für alle Teilnehmenden ihre Fragen über ein Formular zu stellen. Diese werden im Folgenden aufgegriffen und samt Antworten festgehalten.

1. Fragen zur Planung des Bauprojektes Eisenbahnüberführung Teltower Damm

Frage 1: Wann beginnen die Arbeiten und wie lange dauern sie? Wird der Betrieb der S1 während der Zeit eingestellt?

Beginn der Bauarbeiten ist im Jahr 2026. Der 10-min-Takt wird während den Bauarbeiten aufrechterhalten. Bei Sperrpausen an Wochenenden wird SEV organisiert (siehe veröffentlichten Plan).

Frage 2: In welchem Umfang wird der S-Bahnverkehr doch unterbrochen werden z. B. aufgrund der Einbauten der Weichentrapeze zu den Fernbahngleisen?

Hier werden kurze Sperrpausen eingeplant, um die Belastung so gering wie möglich zu halten.

Frage 3: Der Bereich Radio-Herz/Steakhaus (BLOCK HOUSE Zehlendorf) ist nach meinem Kenntnisstand denkmalgeschützt. Wie wird sichergestellt, dass diese Bauwerke durch die Arbeiten nicht geschädigt werden? Ist die Erreichbarkeit dieser Objekte sichergestellt?

Schall- und Erschütterungsvorgaben werden während der Bauzeit eingehalten. Die Erreichbarkeit ist über den Fußweg parallel des Teltower Damms sowie über den sogenannten „alten Teltower Damm“ gewährleistet.

Frage 4: Dem Heimatverein Zehlendorf ist in Erinnerung, dass es unter der S-Bahn-Überführung am Teltower Damm Spuren aus dem Zweiten Weltkrieg geben könnte. Gibt es dazu einen Plan diese Spuren zu konservieren bzw. als archäologisches Fenster darzustellen?

Im Zuge des Planrechtsverfahrens ist die Denkmalschutzbehörde mit beteiligt worden. Archäologische Funde im Rahmen der Planung um die Eisenbahnüberführung Teltower Damm sind aktuell nicht bekannt. Baugrunduntersuchungen im Rahmen des Vorhabens wurden vorgenommen.

Frage 5: Wäre nach der Absenkung der Fahrbahn eine Durchfahrtshöhe für die später geplante Straßenbahn gegeben?

Die Durchfahrtshöhe wird 4,50 m betragen. Die Planung einer Straßenbahn ist uns nicht bekannt.

Frage 6: Warum muss der S-Bahnhof jetzt renoviert werden?

Es erscheint mir sinnvoller (aus monetärer Sicht und mit Blick auf die Verkehrseinschränkung), den zukünftigen Regionalbahnsteig zeitgleich mit zu berücksichtigen. Die S-Bahnüberbauten verlieren früher ihre Zulassung als die Reaktivierung der Stammbahn, somit kann nicht bis auf eine mögliche Reaktivierung gewartet werden, um den S-Bahnbetrieb aufrechtzuhalten.

Frage 7: Werden die Widerlager später wieder aufgebrochen, um die Zugänge zum Fernbahnsteig zu erstellen? Wird das Widerlager verklinkert und der Klinker an der Stelle wieder entfernt?

Es wird Sollbruchstellen geben, welche in der Lage der Endtrassierung der Stammbahn abhängig sind. Die Widerlager werden nach den Denkmalschutz-Vorgaben gestaltet.

Frage 8: Ist geplant, dass der Behelfsbahnsteig an der Machnower Straße einen Zugang aus Richtung des Droste-Hülshoff-Gymnasiums (am Zugende Richtung Wannsee) erhalten wird?

Nein. Es wird eine Rampe- und eine Treppenanlage am unteren Bereich des Teltower Dammes geben.

Frage 9: Wird der Behelfsbahnsteig überhaupt die Massen der Personen aufnehmen können?

Mir schien es so als sei dieser schmal, was die aktuell pendelnden Massen nicht aufnehmen könnte. Auch der aktuelle Bahnsteig stößt schon an seine Grenzen. Ja, die uns vorliegenden Personenzahlen sind in der Planung berücksichtigt.

Frage 10: Der Behelfsbahnsteig nimmt die geringste Fläche ein, auch im Vergleich zum bestehenden S-Bahnsteig und dem künftigen Regionalbahnsteig. Insofern ist unverständlich, dass die Kapazität, die vorher auch als Hindernisgrund zur Reaktivierung des künftigen Regionalbahnsteigs angegeben wurden, durch die Treppen nicht gegeben sein soll. Diese breiten Treppen, die dort existieren, können auf der Fläche, die für den Behelfsbahnhof vorgesehen ist, überhaupt nicht errichtet werden.

Der Behelfsbahnsteig wurde nach den anerkannten Regeln der Technik bemessen, geplant und geprüft. Die Berechnungen haben gezeigt, dass die Treppenbreiten und die Rampenanlagen

eben diese Reisendenzahlen, die tagtäglich am S-Bahnhof Zehlendorf zu verzeichnen sind, in der Lage sind zum und vom Behelfsbahnsteig zu führen.

Frage 11: Ich vertraue der Expertise der Deutschen Bahn nicht im Bezug auf den Behelfsbahnsteig am S-Bahnhof Zehlendorf. Warum muss die Böschung abgeholzt und ein Fundament bzw. ein Unterbau für die Errichtung des Behelfsbahnsteiges errichtet werden, während der bestehende Bahnsteig B stets als „nicht nutzbar“ dargestellt wird?

Dieser ist viele Jahre als S-Bahnsteig in Betrieb gewesen, es müssten lediglich die Bahnsteigkanten angepasst werden, um eine heutige Nutzung zu ermöglichen (siehe Bahnhöfe auf der S-Bahn-Linie S25).

Bahnsteige, wie der inaktive Bahnsteig B in Zehlendorf, werden an anderen Verkehrsstationen so genutzt. In Zehlendorf müssen die Belange des Denkmalschutzes auch auf der Regionalbahn berücksichtigt werden. Die Reaktivierung eines Bahnsteiges inklusive der Bahnsteigüberdachung würde die Beteiligung der Denkmalschutzbehörde erfordern. Wir würden daher über einen komplett neu aufgebauten Bahnsteig sprechen müssen, der so von der Lage her nicht einfach nutzbar ist. Der Vegetationsrückschnitt wäre dennoch notwendig aufgrund der erforderlichen Barrierefreiheit, um dort eine Rampenausbildung zu gewährleisten.

Für eine Reaktivierung des Fernbahnsteigs ist die Barrierefreiheit nicht gegeben. Treppenanlagen und Bahnsteig sind nicht breit genug für die Fahrgastzahlen. Hinzu kommt die Problematik der unterschiedlichen Bahnsteigkanten.

Frage 12: Warum wird der Fahrradunnel nicht aufgelassen, um die Weite der Brücke über den Fahrradunnel zu erweitern, so dass die Fahrradfahrer nicht mehr durch einen Tunnel fahren müssen?

Dies ist in der Bestellung des Senates nicht vorgesehen.

Frage 13: Sieht es nicht sehr unästhetisch aus, wenn der stillgelegte Bahnsteig im Zuge der Bauarbeiten zum Teil abgerissen wird, zum anderen Teil dieser noch wie eine Ruine erhalten bleibt? Welche andere Möglichkeit gibt es, um das Areal schöner zu gestalten?

Es handelt sich dabei um einen Zwischenzustand, des stillgelegten Bahnsteiges.

Frage 14: Was bedeutet die Veränderung der Kreuzung zur Machnower Straße für den Busverkehr?

Ein detailliertes Umleitungskonzept wird im weiteren Zuge der Planung, in Kooperation mit der BVG, erstellt.

Frage 15: Wie wahrscheinlich ist es, dass es zu einer zeitlichen Verzögerung während des Baus kommt und wie wahrscheinlich ist es, dass man sich bezüglich der Kosten verkalkuliert hat?

Es ist geplant, im Rahmen der Zeit und Budget zu bleiben. Dies kann jedoch durch Unvorhergesehenes passieren.

Frage 16: Wird die Hebeanlage der Straßenunterführung (Entwässerung bei Starkregen) auch erneuert?

Die Straßenplanung obliegt dem Land Berlin. Ein Austausch zwischen der Deutschen Bahn und dem Land Berlin findet diesbezüglich statt.

Frage 17: Wie wird sichergestellt, dass genug Platz für die Wannseebahn vorhanden ist?

Der Platzbedarf ist in der Planung berücksichtigt.

Frage 18: Wie wird sichergestellt, dass die Böschung an der Machnower Straße begrünt ist und nicht betoniert wird?

Die Begrünung wird im Anschluss an die Bauarbeiten angepasst, unter Berücksichtigung der Planungen zur Potsdamer Stammbahn und der Postplatz-Personenunterführung.

Frage 19: Wie breit wird der neue Gehweg netto sein?

Die Gehwege werden entsprechend der Bestellung des Landes Berlin und gesetzlichen Vorgaben wieder hergestellt.

Frage 20: Was ist geplant, um den MIV (motorisierter Individualverkehr) in den Griff zu bekommen?

Allein die breitere Brückendurchfahrt löst es doch nicht. Der Teltower Damm ist überlastet, die Kreuzung Zehlendorf-Eiche ebenfalls.
Dies sind Entscheidungen, die nicht durch die DB Netz AG getroffen werden, sondern durch das Land Berlin.

Frage 21: Wie viele Parkplätze entfallen in Zehlendorf-Mitte während der Bauphase und wird es Ersatzflächen geben?

Während der Bauzeit werden voraussichtlich an der Machnower Straße und der Anhaltinerstraße teilweise geringfügig Parkplätze wegfallen.

Frage 22: Wird es Prämien für die Baufirmen geben, wenn Sie schneller fertig werden? (Beispiel AVUS)

Dies ist aktuell nicht bekannt. Dieser Punkt wird in die Vergabeverhandlungen mitgenommen.

2. Fragen zur Personenunterführung am Postplatz

Frage 23: Wann können wir mit einem zweiten westlichen Zugang Anhaltinerstraße (Postplatz) rechnen? Wird ein barrierefreier Zugang zum Postplatz sichergestellt?

Die Deutsche Bahn prüft aktuell, inwieweit die Planung der Personenunterführung am Postplatz in die Planung am der Eisenbahnüberführung Teltower Damm integriert werden kann. Die PU wird barrierefrei hergestellt. Diese Entscheidung obliegt dem Land Berlin.

Frage 24: Wie sehen die Planungen für die neuen Bushaltestellen an der Postplatz-Personenunterführung aus (Machnower Straße inkl. Straßenquerung sowie Postplatz)? Was unternehmen Land, Bezirk und BVG, um die Endhaltestelle der Linie 118 an den Postplatz zu verlegen?

Die Deutsche Bahn hat keinen Einfluss auf die Busführung. Diese Entscheidungen liegen beim Land Berlin in Kooperation mit der BVG.

3. Fragen zum Fahrrad- und Fußgängerverkehr

Frage 25: Wird es eine Rampe für Fahrräder geben um zum Bahnhof zu gelangen, oder einen neuen Aufzug für Fahrräder und Rollstuhlfahrer:innen?

Die Verkehrsstation wird barrierefrei zugänglich sein.

Frage 26: Welche Lösung wird es zum Parken der Fahrräder geben? Wird es ein Fahrradparkhaus oder eine Fahrradgarage am S-Bahnhof Zehlendorf geben? (Stichwort: Fahrraddiebstahl am S-Bahnhof Zehlendorf)

Nach aktuellem Planungsstand wird es eine Fahrradstation geben, die der heutigen entspricht. Eine Planung für ein Fahrradparkhaus oder einer Fahrradgarage obliegt dem Land Berlin.

Frage 27: Wird es eine gesonderte Umleitung für Radfahrende während der Baumaßnahmen geben, bei denen alle Radfahrende sicher fahren können? (Michael Dittmann, Sprecher des ADFC Steglitz-Zehlendorf)

Die Umleitungen sind dem Verkehrskonzept zu entnehmen. Dieses wird entwickelt unter der Berücksichtigung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.

Frage 28: Für insgesamt ein Jahr wird der jetzige Hauptzugang nicht genutzt werden können und Fußgänger sowie Radfahrer werden alle auf die andere Seite geführt. Dort ist es sehr eng, geschätzt ca. 2 m, vor dem denkmalgeschützten Gebäude von Radio Herz. Das würde bedeuten, dass sich alle Verkehrsteilnehmende (Fußgänger:innen, Radfahrende, Schüler:innen) diesen engen Raum als einzigen Zugang/Durchfahrt teilen müssten. Die Reaktivierung des Regionalbahnhofs würde dies entzerren. Ist dies kein grober bauzeitlicher Fehler?

Die Planung der Deutschen Bahn beruht auf der Bestellung des Berliner Senats. Eine Engstelle lässt sich am Teltower Damm nicht vollständig vermeiden. Auch eine Reaktivierung des Regionalbahnhofs würde diese Engstelle lediglich verlagern und nicht entzerren.

Frage 29: Ist die Querung für Fuß- und Radverkehr während der Bauphase 2 über die westliche Straßenseite möglich, oder können die Verkehrsteilnehmenden die Eisenbahnüberführung Teltower Damm mehrere Monate gar nicht queren?

Für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen wird es permanent die Möglichkeit geben den Bereich unter der Eisenbahnüberführung zu passieren. Entweder auf der östlichen Seite, wo es auch jetzt die Personen- und Fahrradunterführung gibt oder, wenn dieser Bereich erneuert wird, auf der westlichen Seite des Teltower Damms – dort allerdings dann mit Einschränkungen aufgrund des limitierten Platzes.

Frage 30: Wie ist die konkrete Verkehrsführung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen auf der Westseite auf dem schmalen Weg vor Radio Herz (Herz Technik & Design, Teltower Damm 36, 14169 Berlin) während der kompletten Sperrung der Ostseite (Rad- und Fußgängertunnel)?

Dies ist dem Verkehrskonzept zu entnehmen.

4. Fragen zum Gewerbe am und um den S-Bahnhof Zehlendorf

Frage 31: Warum sind keine Geschäfte mehr möglich unter der Unterführung? Was passiert mit dem Obst- und Gemüse- sowie dem Blumenladen in der Unterführung?

Diese Läden bekommen die Möglichkeit auf den Bahnsteig umzuziehen, hierfür werden zwei Pavillons geschaffen als alternative Geschäftsfläche.

Frage 32: Was passiert während der Bauphase mit dem Kiosk von LE CROBAG auf dem S-Bahnhof Zehlendorf?

Der Kiosk wird abgebaut und der aktuelle Standort weicht dem 2. Zugang durchs westliche Widerlager.

Frage 33: Was passiert mit dem Imbiss Sumak (Sumak Döner, Teltower Damm 35, 14169 Berlin)? Verbleibt dieser an Ort und Stelle?

Seitens der Deutschen Bahn wird die Zugänglichkeit bauzeitlich gewährleistet.

Frage 34: Was passiert mit der McDonald's Filiale? Bleibt die Immobilie des Forum Zehlendorfs inklusive der McDonald's Filiale stehen?

Dies ist keine Anlage des DB AG, dies ist mit dem Forum Zehlendorf direkt zu klären seitens der Deutschen Bahn wird die Zugänglichkeit zur McDonald's Filiale bauzeitlich gewährleistet.

5. Fragen zur Barrierefreiheit

Frage 35: Werden beim Umbau und der Sanierung des Bahnhofs Zehlendorf Fahrtreppen und Fahrstühle berücksichtigt? Wo wird es Fahrstühle geben?

Die Verkehrsstation Zehlendorf bleibt zu jederzeit barrierefrei. Im Endzustand ist mindestens ein Aufzug vorhanden. Des Weiteren wird eine Rampen-Lösung zum Behelfsbahnsteig während der Bauphase geben.

Frage 36: Wird der bestehende Fahrstuhl vergrößert?

Dies ist durch die beengten Platzverhältnisse voraussichtlich nicht möglich.

6. Fragen zur Kommunikation und zur Politik

Frage 37: Ist sichergestellt, dass die AG Bauen barrierefrei der Senatsverwaltungen regelmäßig eingebunden wird?

Die Senatsverwaltung wird regelmäßig eingebunden.

Frage 38: Was wird der Bezirk unternehmen, um den Standort Zehlendorf-Mitte während der Bauphase als zentrale Einkaufsstraße am Leben zu erhalten?

Die Deutsche Bahn sorgt für die Möglichkeit, dass die Verkehrsstation S-Bahnhof Zehlendorf erreichbar bleibt. Die Einschränkungen durch die Bauarbeiten tangieren nicht die Einkaufsstraße in Zehlendorf. Verkehrliche Umleitungen für Autofahrende sind ggf. zu berücksichtigen.

Frage 39: Warum war bei der DB Infoveranstaltung niemand vom Land vertreten?

Vertreter:innen des Berliner Senats sowie der Bezirksämter Steglitz-Zehlendorf waren anwesend und standen im Rahmen der Podiumsdiskussion für Fragen zur Verfügung.

7. Fragen zu den Kosten

Frage 40: Mit welchen Kosten ist für das gesamte Projekt zu rechnen?

Die Kosten sind aktuell noch nicht final nennbar, da die Planung zur Personenunterführung am Postplatz noch nicht abgeschlossen ist.

8. Fragen zur Potsdamer Stammbahn/i2023

Frage 41: Inwiefern wird in der aktuellen Planungsphase bereits die (sehr wahrscheinliche) Umbaumaßnahme für den Regionalbahnsteig und die Potsdamer Stammbahn berücksichtigt? Werden entsprechende Flächen (für Treppen etc.) freigehalten?

Die Potsdamer Stammbahn wird in der Planung berücksichtigt. Es wird z. B. Sollbruchstellen für die späteren Bahnsteigzugänge geben.

Frage 42: Wird die Brücke der Potsdamer Stammbahn erneuert, wenn die S-Bahn den Behelfsbahnsteig anfährt? Ist das dann schon ein Vorratsbau?

Um den 10-Minuten-Takt gewährleisten zu können, werden zunächst beide S-Bahn-Richtungen erneuert. Nach Fertigstellung der S-Bahn-Seite wird die Fernbahnseite gebaut. Eine gleichzeitige Umsetzung von Fern- und S-Bahn wird nicht erfolgen, weil dazu eine Totsperrung notwendig wäre.

Frage 43: Die Vorsorge für i2030 sind in der Planung sehr marginal. Was sind für Vorsorgemaßnahmen vorgesehen? Wenn die Umbauten der EÜ Teltower Damm am S-Bahnhof Zehlendorf fertig gestellt sind, beginnt dann nach kürzester Zeit der Umbau i2030? (Eröffnung i2030 im Jahr 2035)

Wir treffen eine Vorsorgemaßnahme an den Wiederlagern, also an der Gründung der Brücke auf der Regionalbahnseite, so dass nach heutigem Stand die Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn nicht verbaut bzw. verhindert wird. Die Brückenbauwerke werden so ausgelegt, dass der Überbau der zukünftigen Trassierung der Potsdamer Stammbahn nicht im Wege steht. Im Vergleich zwischen Bestandsunterlagen und Planungsunterlagen ist erkennbar, dass das Brückenbauwerk auf der Regionalbahnseite größer wird als die Vorsorgemaßnahme für die Potsdamer Stammbahn. Zusätzlich werden wir in der Personenunterführung schon Soll-Bruchstellen vorbereitend für den Treppenaufgang zum Regionalbahnsteig vorsehen.

Frage 44 (Senat): Die Brücke wird ja breiter, das wird sehr positiv gesehen. Gibt es dazu auch eine Planung, dass der Weg, der von einem breiten Vorplatz am denkmalgeschützten Radio Herz Bauwerk entlangführt und sehr schmal wird, breiter gestaltet wird?

Bei den Standards für Fuß- und Radwege werden die neueren Richtlinien zugrunde gelegt, so dass nichts verbaut wird durch die Wiederherstellung der alten Maße. Wir sind über den Radverkehrsplan und die daraus abgeleiteten Priorisierungen für den Ausbau des Radverkehrsnetzes auf den neuen Stand mit dem Bezirk und allen Beteiligten im Austausch, um Lösungen mit den neuen Standards zu finden. Wie dies im Detail aussehen kann, steht zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht fest.

9. Sonstige Fragen

Frage 45: Wie groß ist der Spielraum, den die Deutsche Bahn bei der Realisierung der diversen Maßnahmen in Berlin hat?

Die Deutsche Bahn hält sich an Bestellungen des Landes Berlins. Weitere tangierende Maßnahmen liegen ebenfalls in der Verantwortung des Landes Berlins.