

## Flächenfreihaltung Westkreuz/Grunewald

### 1. Städtebauliche Planung

Der Senat arbeitet an einem städtebaulichen Konzept für ein gemischtes Quartier aus Wohnen und Arbeiten im Gebiet zwischen den S-Bahnhöfen Grunewald und Westkreuz und nordöstlich von Westkreuz. Zum Planungsgebiet gehört auch das Gelände des ehemaligen Rangier- und Güterbahnhofs Grunewald. Der wettbewerbliche Dialog mit eingeladenen Architekturbüros läuft und soll 2024 abgeschlossen werden. Die Ergebnisse sollen in einen Masterplan münden.

Durch das Planungsgebiet und am Rand verlaufen die S-Bahnstrecken Grunewald – / Messe Süd – Westkreuz – Charlottenburg und Messe Nord – Westkreuz – Halensee, die Fernbahnstrecken von Wannsee (direkt und über den Abstellbahnhof Grunewald) und Spandau zur Stadtbahn, der für Güterzüge und Betriebsfahrten genutzte Innenring und die Verbindungskurve vom nördlichen Innenring (Abzweig Halensee Nordkopf) nach Grunewald. An den in Betrieb befindlichen Eisenbahnstrecken sind aktuell keine Veränderungen geplant.

Das Planungsgebiet grenzt an den Schnittpunkt des Innenrings mit den Fern- und Regionalgleisen der Stadtbahn. An diesem Schnittpunkt kreuzen sich die beiden Strecken, ohne dass Bahnsteige vorhanden sind. Dies ist seit längerer Zeit als Mangel im Berliner Verkehrsnetz und Regionalliniennetz erkannt, aber beim Wettbewerb zur Neugestaltung des Geländes bisher nicht berücksichtigt worden.

Ebenso wurde der Flächenbedarf für den stadtverträglichen Güterverkehr der Zukunft und für mögliche andere betriebliche Nutzungen bisher nicht berücksichtigt.

### 2. Grundlegende Anforderung: Keine Entwidmung und Umwidmung von Bahnflächen mehr, um Zukunft nicht zu verbauen

Jahrzehntelang waren derzeit betrieblich nicht benötigte Bahnflächen für Kommunen willkommene Entwicklungsgebiete – und willkommene Geldquelle für die Deutsche Bahn AG, die mehr als einmal mit heute als fragwürdig empfundenen Grundstücksverkäufen ihr Wirtschaftsergebnis auf Kosten der Zukunft verbesserte. An vielen Stellen in Deutschland, auch in Berlin, ist bereits jetzt absehbar, dass diese Entscheidungen der Vergangenheit die zur Verkehrs- und Energiewende dringend notwendige Entwicklung des Schienenverkehrs behindern werden.

Die Bahnflächen im Bereich von Westkreuz sind im Berliner Bahnnetz (Fernbahn, S-Bahn, Güterverkehr) für betriebliche Zwecke ideal gelegen: An der westlichen Einfahrt zur Berliner Stadtbahn, an der Hauptstrecke nach Potsdam/Magdeburg und Dessau, über den Innenring an alle anderen von und nach Berlin führenden Bahnstrecken perfekt angebunden.

Derzeit gibt es keinen langfristigen Ausbauplan für den Bahnknoten Berlin einschließlich der für die Verkehrswende langfristig nötigen Zugbildungs- und Umschlaganlagen. Solange es einen solchen Plan nicht gibt, wäre es fahrlässig, vorhandene Bahnflächen umzuwidmen für andere Nutzungen. Neue Flächen für Bahnnutzung zu erschließen, ist immens zeitaufwändig und zerstört möglicherweise bisher unberührte Landschaft.

Bundesweit muss die Forderung lauten, Bahnflächen nicht zu entwidmen, solange nicht hinreichend geprüft ist, ob sie in den nächsten 50 bis 100 Jahren für den Personen- und Güterverkehr in einem künftig klimaneutral organisierten Verkehrssystem nicht doch wieder benötigt werden.

### **3. Regionalverkehr**

Auf der Stadtbahn verkehren im Fahrplan 2023 in der Hauptverkehrszeit 9 stündliche Zugpaare auf der Stadtbahn ohne Halt am Westkreuz vorbei, davon 3 Richtung Spandau und 6 Richtung Wannsee. Umsteigen zur Ring-S-Bahn ist nicht möglich.

Die Verbindungskurve vom nördlichen Innenring (Abzweig Halensee Nordkopf) nach Grunewald ist zweigleisig elektrifiziert und wird für Betriebsfahrten und Güterzüge genutzt. DB Netz hatte sich bisher vergeblich darum bemüht, für diese Zwecke auch den südlichen Innenring zu elektrifizieren. Die i2030-Projektpartner konnten sich bisher nur auf die Elektrifizierung des südöstlichen Innenrings ab Schöneberg im Zusammenhang mit der Potsdamer Stammbahn einigen. Eine weitere, noch nicht beschlossene Etappe muss auch die Elektrifizierung Westkreuz (Halensee Nordkopf) – Schöneberg sein, um den gesamten südlichen Innenring als Umleitungsstrecke für den Regional- und Fernverkehr während Bauarbeiten und Störungen auf der Stadtbahn nutzen zu können. Dann gewinnt das Umsteigen in alle S-Bahn-Linien am Westkreuz an Bedeutung.

Das Zielkonzept des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg vom März 2021 enthält – wenn auch erst in der dritten Etappe mit angestrebter Realisierung um 2035 – den Ausbau von Westkreuz zum Umsteigeknoten zwischen beiden Regionalbahnstrecken und beiden S-Bahnstrecken. Westkreuz soll in fernerer Zukunft ein ähnlicher Verknüpfungspunkt zwischen den Linien der S-Bahn und des Regionalverkehrs werden wie Ostkreuz, Südkreuz und Gesundbrunnen.

Konkrete Linienführungen auf dem Innenring enthält auch das aktualisierte Linienkonzept vom Juni 2023 nicht. Um diese vorzuschlagen, ist es noch zu früh. Gut vorstellbar ist eine Regionallinie Spandau – Westkreuz (Ringbahnsteig) – Südkreuz – Schöneweide mit Verlängerung zu geeigneten Endstationen. Das Zusammenwirken der Halte von Regionallinien in Westkreuz (Stadtbahnsteig) und Charlottenburg ist noch zu klären.

Die Fertigstellung des Stadtquartiers ist laut Ausschreibung „nicht vor 2045“ vorgesehen. Also ist noch genügend Zeit, den Regionalbahnhof Westkreuz und andere Maßnahmen zur Nutzung der vorhandenen Eisenbahnanlagen in das Stadtentwicklungsprojekt einzubeziehen. Der Regionalbahnhof ist zwar recht teuer. Aber wenn er zum Beispiel 2040 gebaut wird, ist das Kreuzungsbauwerk von 1993 voraussichtlich verschlissen, und die Kosten relativieren sich erheblich.

## **4. Eisenbahnseitige Forderungen an das Stadtentwicklungsprojekt**

### **4.1 Umsteigeknoten Westkreuz**

Am Schnittpunkt der Regionalstrecken verlaufen in der oberen Ebene (Stadtbahn) fünf Streckengleise, davon innen zwei Richtung Spandau, weiter außen zwei Richtung Wannsee und südlich davon ein Betriebsgleis Richtung Reisezug-Abstellbahnhof Grunewald. Zweckmäßigerweise sollten zwei Mittelbahnsteige gebaut werden. Der Bahnkörper einschließlich der Brückenüberbauten muss verbreitert werden. Der Abstand der Stützwände ("Lichte Weite" der unteren Ebene) muss für den Ringbahnsteig vergrößert werden. Ohne dass ein konkretes Bauprojekt vorliegt, ist der Platz für diese Erweiterungen freizuhalten.

An der zweigleisigen Regionalstrecke der Ringbahn in der unteren Ebene ist ein Mittelbahnsteig zweckmäßig. Dieser muss südlicher als der Ring-S-Bahnsteig angelegt werden, damit der Umsteigeweg zum Regionalbahnsteig der Stadtbahn möglichst kurz ist. Dafür und für den parallel erforderlichen Fußweg von den Stadtbahn-Regionalbahnsteigen zum Ring-S-Bahnsteig muss der Platz freigehalten werden.

Zurzeit besteht nur ein Zugang vom nordwestlichen Quadranten zum Ring-S-Bahnsteig, über den die S-Bahnsteige der Stadtbahn erreicht werden. Künftig muss der Umsteigeknoten auch von den anderen drei Quadranten Zugänge bekommen: im Nordosten von der Dernburgstraße und dem neu zu planenden Wohngebiet, im Südosten von der Lützenstraße und im Südwesten von der Bornstedter Straße und vom Entwicklungsgebiet, das bis an den Schnittpunkt der Regionalstrecken reicht.

Die Aufgabenstellung des städtebaulichen Konzepts könnte um die Ausgestaltung des künftigen Kreuzungsbahnhofs samt Umfeld (z.B. mit Fahrrad-Parkhaus) und möglichst fußgänger- und fahrradfreundlichen Zuwegungen sowie günstige Anschlussmöglichkeiten für den ÖPNV (hier Omnibusse) ergänzt werden. Oder es werden zunächst nur die Flächen gesichert, und die Ausgestaltung bleibt einem späteren städtebaulichen Wettbewerb vorbehalten.

#### **4.2 Neue S-Bahn-Station zwischen Grunewald und Westkreuz**

Es wäre widersinnig, ein neues Stadtquartier zu errichten und die unmittelbar daneben vorbeifahrende S-Bahn nicht halten zu lassen. Die Entfernung zwischen den S-Bahnstationen Grunewald und Westkreuz beträgt 2,0 km. Das neue Stadtquartier sollte mit einer weiteren S-Bahnstation der S 7 in Höhe des Fußgängertunnels Cordesstraße erschlossen werden. Rund 1 km Stationsabstand haben auch die meisten in der Nähe befindlichen S-Bahnstationen. Andernfalls wären Buslinien als Zubringer erforderlich, die aber wegen der komplexen Straßenverkehrsplanungen noch nicht mal den Bahnhof Westkreuz erreichen würden.

#### **4.3 Güterumschlagplatz (City-Logistic)**

Ein umweltpolitisches Ziel ist, den Eisenbahn-Hauptlauf der Gütertransporte so weit wie möglich in die Nähe der Absender und Empfänger zu verlängern und den Straßenvorlauf und -nachlauf so kurz wie möglich über lokale Güterumschlagplätze abzuwickeln.

Das Entwicklungsgebiet am ehemaligen Güterbahnhof Grunewald ist eine der wenigen in Berlin verbliebenen Flächen, auf denen der öffentliche lokale Güterumschlag zwischen Schiene und Straße organisiert werden kann. Das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept des Senats vom August /September 2021 zählt unter anderem Grunewald als Potenzialstandort für einen „bimodalen Umschlagknoten“ auf. Dieser ist im Entwicklungskonzept im Einklang mit dem geplanten „autoarmen Wohngebiet“ zu berücksichtigen.

Die Container und Wechselaufbauten, eventuell auch Trailer, sollen im Hauptlauf mit der Eisenbahn gefahren, mit fahrzeuggebundenen Umladevorrichtungen auf Lkw umgeladen und örtlich über die Straße verteilt werden. Benötigt werden dazu keine ortsfeste Krananlage, sondern zwei Ladegleise und ein Umfahrgleis, je 800 m lang, sowie ein Zuführungs- und Ausziehgleis mit entsprechenden Weichen. Außerdem werden zwei Ladestraßen mit je einer Ladespur und einer Überholspur und ein Abstellplatz für Straßenfahrzeuge gebraucht. Das beansprucht eine Fläche von etwa 1.000 m x 40 m. Der größere Teil der Gesamtfläche des Entwicklungsgebiets verbleibt also für Wohnungsbau und Gewerbestätten.

Der Umschlagplatz kann entweder parallel zur Reisezug-Abstellanlage oder parallel zur Regionalstrecke Richtung Wannsee angeordnet und über die ohnehin geplanten Erschließungsstraßen erreicht werden.