



Per Brief

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Berlin
Steglitzer Damm 117
12169 Berlin

Einwendung zum Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben: Neubau 2. Zugang (PÜ) inkl. nördliche Zuwegung am S-Bf. Berlin-Westkreuz

– Vorhaben-ID V-E100475 –

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Neubau einer Brücke als Personenüberführung (PÜ) mit anschließenden Treppenanlagen und Aufzügen zu den Bahnsteigen der Stadtbahn am S-Bahnhof Berlin Westkreuz inklusive der nördlichen Zuwegung zur Personenüberführung ist seit langem überfällig und wird grundsätzlich begrüßt.

Wir monieren jedoch die jahrzehntelangen, über jedes annehmbare Maß hinausgehenden Planungs-, Vereinbarungs- und Vorbereitungszeiten für dieses Vorhaben. Durch diese überlangen Verzögerungen müssen nunmehr extreme Baupreissteigerungen hingenommen werden, die bei etwa gleichbleibenden Fördermitteln zu erheblichen Kürzungen bei den attraktivitätssteigernden Maßnahmen im SPNV führen. Vermutlich kommen die Anwohner und Besucher des Lietzensee-Kiezes nur deshalb in den Genuss der baldigen Herstellung des Ostzuganges, weil DB InfraGO (ehem. DB Station&Service) nunmehr den provisorischen Nordwest-Zugang abreißen und neu erstellen muss, wofür Vorbedingung ist, dass ein weiterer Bahnhofszugang errichtet wird.

1. Forderung:

Das Vorhaben "Ostzugang einschließlich nördlicher Zuwegung am S-Bahnhof Westkreuz" ist nunmehr schnellstmöglich umzusetzen.

Dass für die nördliche Zuwegung zum Ostzugang einige wild gewachsene Bäume, Sträucher und weitere Pflanzen gerodet werden müssen, ist aufgrund der Attraktivitätssteigerung für die S-Bahn (ein kleiner aber wichtiger Baustein der notwendigen Verkehrswende) hinnehmbar, zumal die Eingriffe in die Natur vollständig ausgeglichen werden.

Auch werden durch die Anlage des Weges zehn Kleingarten-Parzellen so angeschnitten, dass ihr Bestand nicht weiter sinnvoll ist. Da es aber zurzeit genügend Umsetzflächen gibt, ist auch dieses hinnehmbar. (Anmerkung: Für die geplante, zum Teil schon begonnene Umgestaltung des Autobahndreiecks Funkturm muss im Bereich des Westkreuzes eine weitaus größere Anzahl von Kleingarten geräumt werden.)

Zu einzelnen Punkten des o.g. Vorhabens erheben wir folgende weitere Einwendungen:

In diesem Verfahren geht es um die Personenüberführung einschließlich Aufzügen und Treppen zu den Stadtbahnsteigen und die nördliche Zuwegung. Diese Konstellation bietet aber nur den halben Verkehrserfolg!, denn erst mit der südlichen Zuwegung zum Halensee-Quartier wird ein weitgehender Verkehrserfolg erzielt, der die – inzwischen sehr teuren – Investitionen rechtfertigt.

Im Interesse der potenziellen Fahrgäste im Bereich Heilbronner Straße/Lützenstraße/Ringbahnstraße, die Ziele an der Stadtbahn erreichen wollen, ist sofort die Planung für die südliche Zuwegung wieder aufzunehmen (die Vorplanung des Bezirksamts Charlottenburg-Wilmersdorf existiert seit langem) und umzusetzen. Nach so vielen Jahren der Planungen am Bf Westkreuz ist es inakzeptabel, dass die Planung für die südliche Zuwegung zurückgestellt wurde, und hier eine Maßnahme mit nur einem halben Verkehrserfolg planfestgestellt werden soll.

2. Forderung:

Die Planung für die südliche Zuwegung ist schnellstmöglich bis zur Stufe der Genehmigungsplanung fertigzustellen und in dieses Verfahren noch nachträglich einzuführen, bzw., falls es dadurch zu großem Verzug kommen sollte, überlappend ein eigenes planrechtliches Verfahren durchzuführen, um schnellstmöglich zur Realisierung zu gelangen.

Auf S. 3 des Erläuterungsberichts wird ausgeführt: *"Für den Bereich der nördlichen Zuwegung wurde mit gesondertem Verfahren beim Eisenbahn-Bundesamt ein Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG gestellt. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen."*

Die nördliche Zuwegung dient aber in ganz überwiegendem Anteil dem Zu- und Abgang zum/von S-Bahnhof Berlin Westkreuz – ist eine für den **Bahnverkehr** notwendige Infrastruktur. Dass die Zuwegungsfläche von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden soll, ist daher unverständlich und verkompliziert/erschwert das Vorhaben. Vermutlich dient die beabsichtigte Freistellung nur dem Zweck, dass Verantwortung und Unterhaltung des Wegs dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf zugeordnet werden. Dafür wäre jedoch die Freistellung nicht nötig, man könnte die Zuordnung der Zuwegung, z.B. zur Unterhaltung, auch mittels Vertrag dem Bezirksamt zuordnen. Die Widmung als öffentlicher Weg ist unabhängig vom Eigentümer.

3. Forderung:

Sollte es durch das Freistellungsverfahren absehbar zur zeitlichen Verzögerung des Planfeststellungsverfahrens für den Ostzugang inkl. nördlicher Zuwegung kommen, soll auf die Freistellung verzichtet, das seit 1.7.2021 (!) beim EBA anhängige Freistellungsverfahren eingestellt, und die Unterhaltung des Wegs z.B. per Vertrag dem Bezirk zugeordnet werden.

Es wird begrüßt, dass die PÜ, die Treppen und die Zuwegung vom Bahnsteig B überdacht sind. Unverständlich ist jedoch, warum die Treppen-Überdachungen nicht wenige Meter weiter, bis unter die Bahnsteigdächer, verlängert werden.

4. Forderung:

Die Treppen-Überdachungen sollen bis unter die Bahnsteigdächer errichtet werden.

Die Variantenuntersuchung zur nördlichen Zuwegung findet unsere Zustimmung. Die Vorzugsvariante bietet neben anderen Vorteilen gute subjektive Sicherheit.

78 % der neuen Zuwegung verlaufen über einen vorhandenen Weg. Dass dieser Weg verbreitert und in nahezu gerade Wegführung umgebaut wird, wird – ebenso wie die Beleuchtung – begrüßt, da dies erheblich der subjektiven Sicherheit dient. Die Wegbreite von 3,75 m (Fahrbahn) halten wir für sachgerecht. Hiermit ist der unbehinderte Fußgänger- und Fahrradverkehr möglich. Dank der beiden eingebauten Umlaufsperrern werden Fahrradfahrende "entschleunigt", Gefährdungen der Fußgänger minimiert. Auch dem Fahrradabstellplatz mit Bügeln für 38 Fahrräder stimmen wir zu.

Es war zu erwägen, ob zusätzlich zum Weg zur Rönnestraße ein Abzweig zur Dernburgstraße mit errichtet wird – dies böte einigen Fahrgästen eine Abkürzung. Der Abzweig entspricht der Variante 3 A. Uns erscheinen jedoch die Aufwendungen im Verhältnis zum Verkehrserfolg als zu hoch. Auch würde der Fußgängerstrom geteilt, die Sicherheit somit herabgesetzt.

Die Treppenbreiten mit Lichten Breiten von 3,20 m zwischen den Handläufen [S. 9 des Erläuterungsberichts] scheinen großzügig dimensioniert, zumal die Zuwegung vom Bahnsteig B zum Treppenaufgang nur 2,89 m breit hergestellt wird.

Die Errichtung der Zuwegung vom Bahnsteig B zum Treppenaufgang mittels einer Tragkonstruktion (Aufständigung) aus Stahlbeton wird ausdrücklich begrüßt, da so Umverlegungen der vorhandenen Kabel und Kabelkanäle vermieden werden.

Im Kapitel 5.1 'Treppenaufzüge' des Erläuterungsberichtes [Seite 9] werden nicht die lichten Innenmaße der Aufzüge aufgeführt. So kann nicht beurteilt werden, ob bequem auch Fahrräder mit den Aufzügen befördert werden können.

5. Forderung:

Die Aufzüge müssen die bequeme Aufnahme von Fahrrädern ermöglichen.

Laut Erläuterungsbericht wird eine Beschilderung in der Rönnestraße empfohlen. Diese ist unbedingt notwendig. Ebenso notwendig ist eine zweite beleuchtete Beschilderung, die aus möglichst langen Sichtachsen aus der Dernburgstraße bzw. der Suarezstraße erkennbar ist, damit der doch etwas versteckt im Quartier angeordnete Ost-Zugang gut auffindbar ist.

6. Forderung:

Es sind für den Ostzugang im Umfeld zwei beleuchtete Beschilderungen, z.B. hinterleuchtete Glaswürfel, aufzustellen.

Der Bau der PÜ erfolgt ausschließlich von den S-Bahn-Gleisen aus. Hierbei ist sicherzustellen, dass der S-Bahnbetrieb allenfalls in Schwachverkehrszeiten behindert wird. Dies ist dank der vorhandenen vier Verkehrsgleise möglich.

7. Forderung:

Es ist sicherzustellen, dass der S-Bahnbetrieb bauzeitlich allenfalls in Schwachverkehrszeiten behindert wird.

Unmittelbar neben der Nordzuwegung verläuft in weiten Bereichen eine Lärmschutzwand. Leider ist diese in den Querschnitten der Zuwegung nicht dargestellt.

Diese Lärmschutzwand wurde vor ca. 20 Jahren in der damals üblichen hässlichen und intransparenten Ausführung erstellt, entsprechend unattraktiv wäre die Benutzung der Zuwegung zum Ostzugang für die Fahrgäste. Um die subjektive Sicherheit der Fahrgäste zu erhöhen und eine attraktive Anmutung durch die besondere Landschaft des Westkreuz-Geländes zu ermöglichen, sollen die alten Lärmschutzwände entlang der Zuwegung durch niedrige, nahe am Gleis stehende Lärmschutzwände ersetzt werden. Sollte dies technisch hier nicht möglich sein, wären Lärmschutzwand-Elemente in relevanten Sichtbereichen gegen transparente Elemente auszutauschen, die anderen Elemente mit einem umgebungsorientierten Farbkonzept zu versehen.

8. Forderung:

Austausch von Lärmschutzwänden (LSW) entlang der Zuwegung durch niedrige LSW. Notfalls Austausch von möglichst vielen alten Lärmschutzwand-Elementen gegen transparente Elemente und verbliebene Elemente mit umgebungsorientiertem Farbkonzept versehen.

Berlin, den 19. Sep. 2025

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg, Koordinierungsteam