

S-Bahn-Westring endlich ausbauen!

Zusätzliche Gleiswechsel und Bahnsteigzugänge notwendig

Bekanntlich müssen gleich drei Brücken der Autobahn A 100 zwischen den Autobahndreiecken Funkturm und Charlottenburg aufwändig neu gebaut werden. Parallel verläuft der S-Bahn-Westring mit den S-Bahnhöfen Westkreuz, Messe Nord und Westend. Somit steht derzeit die Verkehrs-Infrastruktur in Westend im Fokus der Politik – diese Gelegenheit sollte genutzt werden, auch überfällige Ausbau-Maßnahmen der Ringbahn voranzubringen!



Am S-Bahnhof Westend fehlt der Südzugang, sowohl zur Straße Am Bahnhof Westend/Garde-du-Corps-Straße als auch zum Lerschpfad/Crusiusstraße. Fundamente für eine Fußgängerbrücke sind bereits seit den 1990er Jahren vorbereitet. Plan: OSM

Im Dezember 1993 ging die Ringbahn endlich wieder bis zum Bahnhof Westend für den S-Bahn-Verkehr in Betrieb. Um Kosten zu sparen, wurden damals einige sinnvolle Baumaßnahmen auf spätere Jahre verschoben – wie etwa der südliche Zugang zum S-Bahnhof Messe Nord, das sogenannte Goldhäuschen, das vor einigen Jahren tatsächlich in Betrieb genommen werden konnte. Andere Vorhaben scheinen in Vergessenheit geraten zu sein, sind aber gleichwohl wichtig – heute mehr denn je!

Wie bereits in SIGNAL 2/2025 auf Seite 4-5 ausgeführt, fehlt nach wie vor ein Gleiswechsel am S-Bahnhof Westkreuz. Er wäre nördlich des Bahnsteigs vom östlichen zum

westlichen Streckengleis zu führen. Hinzu kommen müsste beim S-Bahnhof Westend eine direkte Verbindung vom westlichen Streckengleis in die südlich des Bahnhofs gelegene Kehranlage. Ebenso ist der zweite Bahnsteig des S-Bahnhofs Westend noch immer nicht mit einer dritten Bahnsteigkante nutzbar.

Diese infrastrukturellen Defizite wirken sich täglich negativ auf den Betriebsablauf aus. Unterbrechungen des S-Bahn-Verkehrs erfordern speziell auf dem Westring regelmäßig umständliche, umwegige, stauanfällige und zeitfressende Ersatzverkehre mit Bussen, die für Fahrgäste oft schwer nachvollziehbar sind. Dies hat insbesondere



S-Bahnhof Westend. Rechts der nicht mehr genutzte zweite Bahnsteig, der mit geringem Aufwand wieder für ein drittes Gleis in Betrieb genommen werden könnte. Die Betonklötze auf dem Bahnsteig links sind Fundamente für eine Fußgängerbrücke als Südzugang.

Foto: Florian Müller

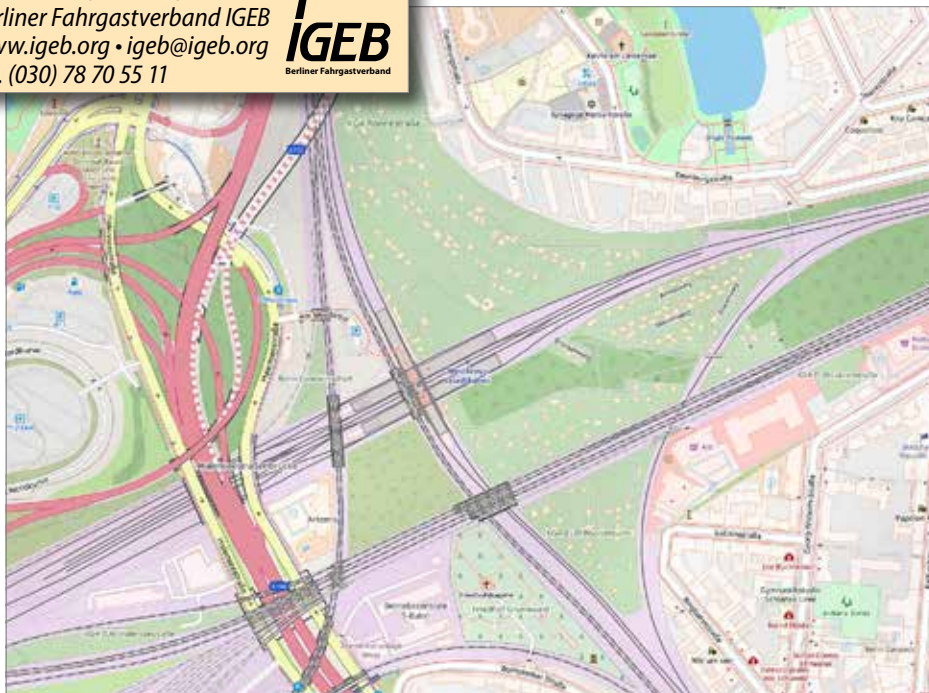
in den Abendstunden beim S-Bahnhof Halensee bereits zu gefährlichen Situationen geführt, weil Fahrgäste der S-Bahn nachts über die Fahrbahnen des Kurfürstendamms irrten, um zu den Haltestellen der Ersatzbusse zu gelangen – die abseits des Geschehens vor einem Baumarkt lagen und in der Dunkelheit vom S-Bahnhof Halensee aus kaum zu erkennen waren.

Schon der geforderte Gleiswechsel zwischen den Bahnhöfen Westkreuz und Messe Nord würde es erlauben, bei Streckenunterbrechungen nördlich Westkreuz die S-Bahnzüge zumindest bis zum Bahnhof Westkreuz zu führen, wo die S-Bahn Richtung Potsdam und Spandau sowie die Stadtbahn erreichbar wären. Auf Ersatzbusse müssten dann viele Fahrgäste nicht mehr umsteigen. Ein Vorteil auch für Touristen, die in diesem Stadtteil häufig unterwegs und mit Schienenersatzverkehren schnell überfordert sind. Zusätzlich stünde dann ein Shuttle-Verkehr mit Bussen zwischen S-Bahnhof Halensee via Rathenauplatz und ZOB zum S-Bahnhof Westend zur Verfügung. Mit dem bisher praktizierten Umleiten der Züge von Halensee nach Charlottenburg erreicht der Fahrgast zwar auch die Stadtbahn, aufgrund der Eingleisigkeit der Halenseekurve aber nur alle 20 Minuten.

Doch nicht nur Weichenverbindungen fehlen: Der Westring der S-Bahn erschließt die angrenzenden Stadtteile auch über 30 Jahre nach seiner Reaktivierung nur unzureichend – teilweise sogar überhaupt nicht!



Auf dem Westring sind weitere Gleiswechsel und Kehranlagen sinnvoll, hier der Ist-Zustand 2024. Zeichnung: Gordon Charles 2024



Der S-Bahnhof Westkreuz hat bisher keinen Zugang von den Quartieren nordöstlich (Dernburgstraße) und südöstlich (Heilbronner Straße) des Bahnhofs. Plan: OSM

Besonders eklatant ist die Situation am S-Bahnhof Westkreuz. Der einzig vorhandene Zugang führt hauptsächlich zum wohl größten Bordell Berlins oder dient Radfahrern als Ausgangspunkt.

Dabei liegen östlich der Ringbahn in kurzer fußläufiger Entfernung dicht bebaute Wohngebiete des Ortsteils Halensee, wo außerdem viele Menschen arbeiten. So nah, und doch unerreichbar von der S-Bahn aus! Die nächst gelegenen S-Bahnhöfe Halensee und Messe Nord sind für viele Fahrgäste zu weit weg, zudem lässt sich über diese Wege die Stadtbahn nicht direkt erreichen.

Von den baulichen Gegebenheiten her wäre es jedoch ohne weiteres möglich, in Westkreuz von den beiden Stadtbahnsteigen einen Zugang nach Nordosten zur Dernburgstraße zu bauen – eventuell zusätzlich Richtung Südosten zur Heilbronner Straße. Zwar müssten dafür einige (wenige) Kleingärten weichen, doch ließe sich für diese auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerks Charlottenburg – gelegen zwischen den S-Bahnhöfen Westkreuz und

Charlottenburg – allemal Ersatz finden. Einem möglichen kleinen Naturpark stünde dies ebenfalls nicht entgegen – und ein solcher würde ohnehin eine Zuwegung benötigen. Was liegt also näher, als einen östlichen Zugang zum Bahnhof Westkreuz zu bauen, der als Option auch den Naturpark zugänglich machen würde? Leider aber fehlt es bisher an einem dauerhaften politischen Willen für diese Maßnahme, die unterschiedlichen Interessen gleichermaßen zugute käme – ein weiteres trauriges Beispiel dafür, wie schwer es in Berlin ist, pragmatische Lösungen zu entwickeln und

umzusetzen. In jedem Falle haben tausende (potenzielle) Fahrgäste täglich das Nachsehen! Erschwerend kommt hinzu, dass das Eigentumsverhältnis des Kleingartengeländes nach einem Verkauf unklar ist und erst vor Gericht geklärt wird.

So ungünstig wie in Westkreuz ist die Erreichbarkeit des S-Bahnhofs Westend zwar nicht, doch werden auch hier wichtige Potenziale nicht genutzt. Seit langem geplant: Ein neuer Zugang am südlichen Bahnsteigende Richtung Straße Am Bahnhof Westend/Gardes-du-Corps-Straße. Dadurch wäre der sogenannte Klausenerkiez bedeutend besser an die S-Bahn angebunden. Doch ob und wann dieser Zugang entstehen wird, steht bisher in den Sternen. Wünschenswert wäre hier zusätzlich noch ein Zugang Richtung Südwesten zum Lerschpfad/Crusiusstraße, um etwa die Bundesagentur für Arbeit und die Deutsche Rentenversicherung schneller erreichen zu können. Zwar mag die „Westverlängerung“ des Zugangs technisch anspruchsvoll sein, doch sollte sie in der Planung langfristig berücksichtigt werden.

Die umfangreichen Baumaßnahmen auf der Autobahn A 100 sind bekanntlich für viele Menschen ein Ärgernis – nicht nur für Autofahrer, sondern auch für Fahrgäste, die von Sperrungen der Ringbahn betroffen sind. Hinzu kommt die voraussichtlich verzögerte Reaktivierung der Siemensbahn, deren Trasse im Bereich der Rudolf-Wissell-Brücke temporär für den Autobahnbau beansprucht wird. Deshalb sollten die hier genannten Maßnahmen als kleiner, aber wirkungsvoller Ausgleich für die zahlreichen Einschränkungen umgesetzt werden – und zwar ohne weitere Verzögerung. *hjb*



S-Bahnhof Westkreuz (Stadtbahnsteig): Ein neuer Zugang Richtung altem Brückenwiderlager könnte Wohnquartiere neu anbinden. Foto: Florian Müller