

ENTWICKLUNGSSTADT BERLIN

Menu button's label +

Login →

Jede Zeit baut ihre Stadt.



JULI 19, 2024

MAMMUTPROJEKT: DIE REAKTIVIERUNG DER HISTORISCHEN SIEMENSBAHN

*Ab 2029 sollen wieder S-Bahnzüge zwischen den Bahnhöfen
Jungfernheide und Gartenstadt in Berlin-Spandau verkehren.
Die Reaktivierung der historischen Siemensbahn*

Privacy & Cookies Policy

zu den aufwendigsten und spannendsten Infrastrukturprojekten der Hauptstadt – und wird nicht billig.



1927 eröffnet, 1980 stillgelegt, zum Teil unter Denkmalschutz gestellt: Die historische Siemensbahn in Berlin-Spandau. / © Foto: ENTWICKLUNGSSTADT BERLIN

© Fotos: ENTWICKLUNGSSTADT BERLIN

Text: Wolfgang Leffler

Der unter Anwesenheit von Bundeskanzler Olaf Scholz im Juni 2024 erfolgte [Startschuss zum Quartier „Siemensstadt Square“](#) erfordert nun auch die Forcierung der Bauarbeiten zur Reaktivierung der im Jahr 1980 nach einem Eisenbahnerstreik stillgelegten historischen Siemensbahn.

Hier sollen ab 2029 wieder die S-Bahnzüge zwischen den Bahnhöfen Jungfernheide und Gartenstadt in Spandau verkehren. Damit der Zeitplan eingehalten werden kann, müssen noch in diesem Jahr die nächsten Aktivitäten gestartet werden.

REAKTIVIERUNG SIEMENSBAHN: BERLINER SENAT HAT BEREITS 36 MIO. EURO INVESTIERT

Der Berliner Senat ist mit gut 36 Millionen Euro für diese sogenannten ‚bauvorbereitenden Maßnahmen‘ bereits in Vorlage gegangen, die später sicher durch die vom Bund bereitgestellten

Mittel zur Gesamtrekonstruktion der Bahn wieder zurückfließen werden.

Diese Vorfinanzierung ist äußerst wichtig zur Einbindung in das Zeitplanes und spart wertvolle Zeit zur rechtzeitigen Reaktivierung und Inbetriebnahme der historischen Siemensbahn. Denn woher die von der *Siemens AG* geplante „Siemensstadt Square“ fertiggestellt sein wird, muss auch die Verkehrsinfrastruktur funktionieren, ansonsten sieht es schlecht aus für tausende Beschäftigte, die im neuen Siemens-Forschungszentrum ihrer Arbeit nachgehen wollen.

Menu button's label



Login



1927 ERRICHTETE “SIEMENS UND HALSKE” DIE SIEMENSBAHN IN EIGENREGIE

Dieses Ansinnen hatte auch die Firma *Siemens und Halske*, als sie in Eigenregie zwischen 1927 und 1929 diese Hochbahnstrecke als Teil der Berliner S-Bahn errichten ließ, die von Jungfernheide über knapp 4,5 Kilometer nach Spandau-Gartenstadt verlief, um ihre Werke in der Berliner Siemensstadt an das Berliner S-Bahnnetz anzuschließen.

Diese Bahnstrecke ist teilweise als Stahlviadukt und Dammanlage angelegt. Die Züge fuhren elektrisch, da sich die große Elektrisierungswelle der Berliner Stadt-, Ring- und Vorstadtbahnen gerade in der vollen Realisierungsphase befand.

IN DEN ANFANGSJAHREN VERKEHRTEN DIE ZÜGE BIS NACH NEUKÖLLN ODER PAPESTRASSE

In den Anfangsjahren verkehrten die Züge bis nach Neukölln oder Papestraße, wodurch auch die Passagierzahlen deutlich zunahmen, wohl auch deshalb, weil die Strecke größtenteils von den Beschäftigten der *Siemens*-Werke genutzt wurde.

Von den zirka neunzigtausend Mitarbeitern, die *Siemens* zur damaligen Zeit insgesamt beschäftigte, nutzten rund siebzehntausend Menschen die Siemensbahn, die im 5-Minuten-Takt zwischen ihren Wohn- und Arbeitsorten pendelte.

ZWEITER WELTKRIEG: WENDEPUNKT FÜR DIE SIEMENSBAHN

Der Zweite Weltkrieg und die damit einhergehende Zerstörungen an der Siemensbahn läuteten einen Wendepunkt für die Siemensbahn ein. Aufgrund der schweren Beschädigungen konnte ab September 1945 der Betrieb teilweise nur noch provisorisch eingleisig aufrechterhalten werden, denn das zweite Gleis wurde als Reparationsleistung abgebaut und an die damalige Sowjetunion geliefert.

Erst ab Dezember 1956 konnte der komplette zweigleisige Betrieb, auch nach dem Neubau der Spreerbrücke, wieder aufgenommen werden.

DIE FRÜHEREN PASSAGIERZAHLEN WURDEN NACH DEM KRIEG NICHT MEHR ERREICHT

Aber die früheren Passagierzahlen wurden nicht mehr erreicht, da der *Siemens*-Konzern auch vor dem Hintergrund der permanenten unsicheren politischen und wirtschaftlichen Situation in West-Berlin schon Ende 1949 entschieden hatte, den Hauptsitz nach München zu verlagern.

Fortan war die Siemensbahn eine der am wenigsten frequentierten Strecke im gesamten Berliner S-Bahn-Netz, woraufhin dann die Züge bis zum Bahnhof Jungfernheide zurückgezogen wurden und auch nur noch Fahrzeuge älterer Baureihen zum Einsatz kamen. Diese fuhren dann im 20-Minuten-Takt mit im Schnitt dreißig bis vierzig Fahrgästen.

DIE LINIE U7 WAR AB 1980 EINE MODERNE ALTERNATIVE ZUR SIEMENSBAHN

Nach dem Eisenbahnerstreik und den im Oktober 1980 eröffneten Bahnhöfen Siemens- und Rohrdamm der U-Bahnstrecke 7 verfügte die Siemensstadt über moderne Alternativen zu den vorherigen S-Bahnhöfen Wernerwerk und Siemensstadt.

Ein glücklicher Umstand für die nun anlaufende Wiederbelebung der Bahnstrecke war sicher ein nie eingeleitetes förmliches Stilllegungsverfahren nach § 11 des Allgemeinen

Menu button's label +

Login →

Eisenbahngesetzes. Dazu kam, dass im August 1995 der Streckenteil zwischen der Bezirksgrenze Spandau und dem Bahnhof Gartenfeld unter Denkmalschutz gestellt wurde und ein Abriss ausgeschlossen war.

Menu button's label



Login



TEILE DER SIEMENSBAHN STEHEN HEUTE UNTER DENKMALSCHUTZ

Aber als die *Siemens AG* im Jahr 2018 beschloss, im Ortsteil Siemensstadt einen Campus für Forschungszwecke zu errichten, stimmten sowohl der Konzern als auch der Berliner Senat einer Reaktivierung der Siemensbahn zu.

In weiser Voraussicht wurde wohl auch im Berliner Flächennutzungsplan aus dem November 2017 die Siemensbahn weiterhin ausgewiesen und sogar mit einer [Verlängerung über das Gartenfeld hinaus zur Dammstraße \(Wasserstadt Oberhavel\) und weiterführend bis Hakenfelde](#) versehen.

Ende 2019 schrieb die *Deutsche Bahn Netz AG* die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für den zweiten Bauabschnitt Gartenfeld – Hakenfelde europaweit aus. Diese soll verschiedene Trassen für eine zweigleisige, für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ausgelegte Streckenverlängerung sowie den Zwischenhalten Wasserstadt Oberhavel und Hakenfelde enthalten.

SIEMENSBAHN WURDE NACHTRÄGLICH IN DAS PROJEKT “I2030” AUFGENOMMEN

Somit wurde der Wiederaufbau der Siemensbahn nachträglich in das [Verkehrsprojekt i2030](#) der beiden Bundesländer Berlin und Brandenburg und der *Deutschen Bahn AG* aufgenommen.

Damit der Zeitplan eingehalten werden kann und ab dem Herbst 2029 wieder die S-Bahnen auf der historischen Strecke rollen können, müssen wie schon eingangs erwähnt noch im Jahr 2024 weitere Aktivitäten gestartet werden.

SIEMENSBAHN: OFFIZIELLER BAUBEGINN SOLL 2026 SEIN

Privacy & Cookies Policy

Vom Berliner Senat wurde als offizieller Baubeginn das Jahr 2026 ausgegeben, aber die Planungen für das Projekt laufen bereits auf Hochtouren.

Menu button's label +

Die IST-Bestandsaufnahme der Strecke weist aus, dass rund 30 Brücken saniert oder neu gebaut werden müssen. Auch weitere neue Stützwände, neue Gleise auf zehn Kilometer Länge und der Einbau neuer Weichen werden unumgänglich sein. Außerdem müssen drei Bahnhöfe aufwendig instandgesetzt werden.

Login →

DIE NATUR HAT DIE TRASSE NACH 44 JAHREN STILLSTAND ZURÜCKEROBERT

Vorher aber wird das Fällen von Bäumen nicht zu verhindern sein, denn die Natur hat sich nach 44 Jahren der Stilllegung schon einiges zurückgeholt. Schon vorab sollen dafür ökologische Ausgleichsmaßnahmen beginnen.

Das alles fällt unter dem Begriff der ‚vorgezogener Bauarbeiten‘, wozu auch Umweltmaßnahmen zählen, wie Kampfmittelsondierung und –beräumung, die laut VBB bereits im ersten Quartal 2024 ausgeschrieben worden sind. Die Durchführung soll pünktlich vor Baubeginn 2026 abgeschlossen sein.

SIEMENSBAHN: SCHNELLER UND DIREKTER ANSCHLUSS AN DIE RINGBAHN GEPLANT

Und auch die Erstellung einer elektronischen Grobplanung, die den Bedarf an Soft- und Hardware für den Streckenbetrieb festlegt, soll zeitnah begonnen werden.

Die Reaktivierung der Siemensbahn hat auch zum Ziel, dass ein schneller und direkter Bahnanschluss an die Ringbahn und somit zum Berliner Hauptbahnhof und BER hergestellt wird, was auch für die Zukunftspläne der *Siemens AG* von enormer Wichtigkeit ist.

DER BUND SOLL SICH AN DEN KOSTEN FÜR DIE SIEMENSBAHN-REAKTIVIERUNG BETEILIGEN

Privacy & Cookies Policy

Die Reaktivierung der Siemensbahn ist bereits für eine Bundesförderung angemeldet und wird nach Angaben des Bundes als wirtschaftlich förderfähig eingestuft. Daher ist ein Teil der Summe, mit der der Berliner Senat in V später durch Bundesmittel abgelöst wird.

Menu button's label



Login



Die Kosten für die Reaktivierung der Siemensbahn werden die vom Berliner Senat vorgestreckten Mittel allerdings weit übertreffen. Im Jahr 2021 wurde bereits eine Gesamtsumme von 500 Millionen Euro an Kosten geschätzt, was aufgrund der fortschreitenden Kostensteigerungen im Baugewerbe nicht ausreichen wird. Unter dem Strich dürften die tatsächlichen Kosten wohl weit höher liegen.

Weitere Bilder zum Projekt findet Ihr hier:

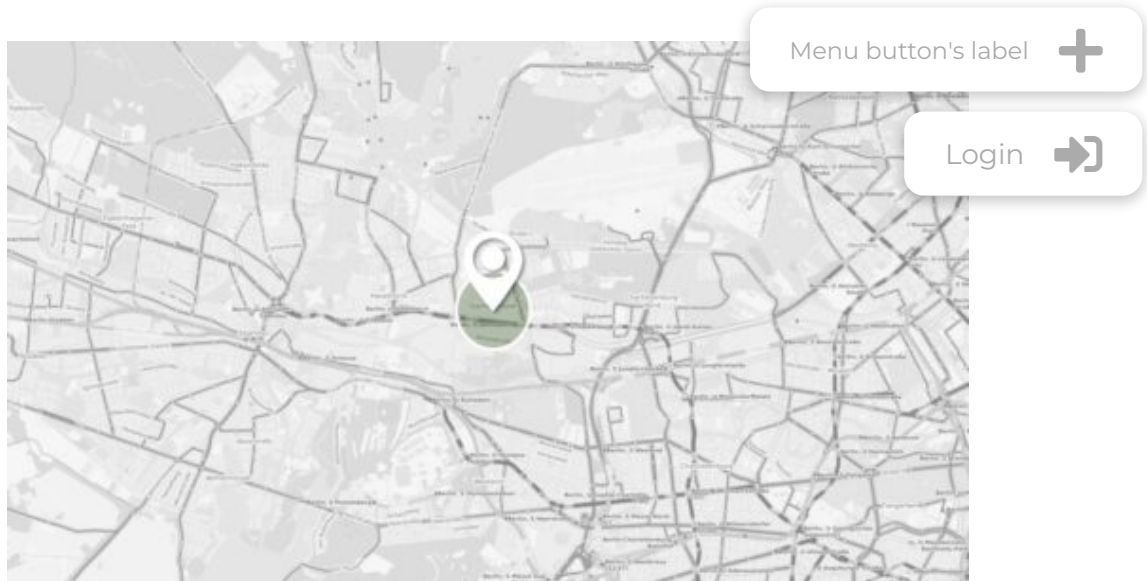


© Foto: ENTWICKLUNGSSTADT BERLIN



Privacy & Cookies Policy

© Foto: ENTWICKLUNGSSTADT BERLIN



© Open Street Map

Quellen: Siemens AG, Wikipedia, Architektur Urbanistik Berlin, Deutsche Bahn Netz AG, Deutsche Bahn AG, VBB

In GESELLSCHAFT, NEWS, STÄDTEBAU

#arbeitgeber berlin deutsche bahn #ausbau öffentlicher nahverkehr
 #ausbau öpnv berlin #ausbau schienennetz berlin brandenburg
 #bahnprojekte #bauprojekte berlin spandau #bauprojekte spandau
 #bauvorhaben berlin spandau #bauvorhaben spandau #berlin
 spandau #Berlin Spandau Wiederaufbau Siemensbahn #bvg #bvg
 berlin #deutsche bahn #deutsche bahn berlin #deutsche bahn i2030
 #deutsche bahn projekt i2030 #Deutsche Bahn Projekte #Deutsche
 Bahn Projekte Berlin #deutsche bahn projekte berlin brandenburg
 #deutsche bahn projekte brandenburg #Deutsche Bahn Siemensbahn
 #eigentumswohnungen spandau #Geschichte der Siemensbahn
 #Geschichte Siemensbahn #i2030 #infrastruktur deutsche bahn berlin
 #mietwohnungen spandau #mobilitätswende #neubau berlin
 spandau #neubau spandau #neubau wohnungen spandau
 #neubauprojekte berlin spandau #neubauprojekte spandau
 #öffentlicher nahverkehr berlin #öpnv #öpnv berlin #öpnv berlin
 brandenburg #öpnv projekte berlin #projekte bahn i2030 #s-bahn
 berlin #schienenausbau berlin #schienenprojekte berlin
 #Siemensstadt Siemensbahn #siemensstadt square #spandau
 #spandau siemensbahn #status quo i2030 #vbb berlin brandenburg
 #verkehrsverbund berlin brandenburg #verkehrswende #wiederaufbau
 siemensbahn #wohnungen spandau

WEITERER BEITRAG >Menu button's label **2 KOMMENTARE**Login **S. LANGBEIN** JULI 19, 2024

Das Projekt wird sich nur lohnen, wenn man die Erweiterung nach Spandau Nord (Wasserstadt etc.) – also bis zur WEST-Seite der Havel – gleich mitplant.

So wie in Berlin aber Stadtplanung betrieben wird, muss man befürchten, dass genau das nicht passiert.

:-/

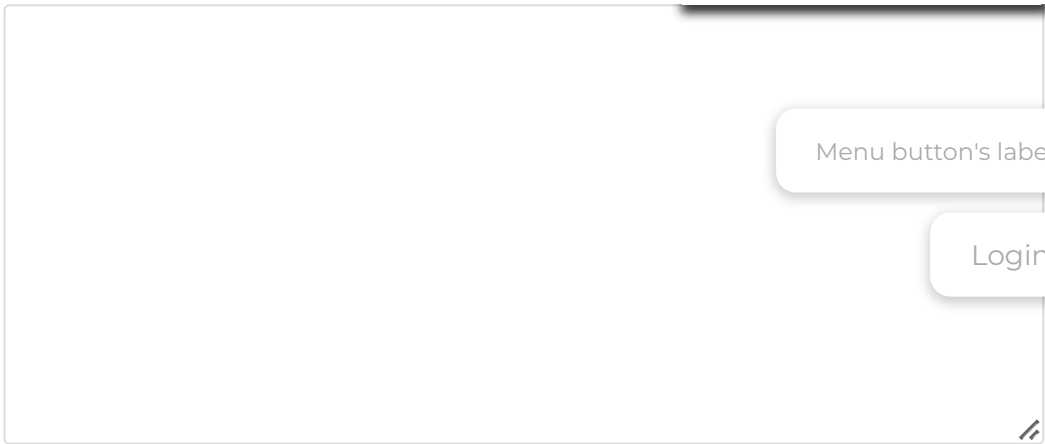
ANTWORT**MAX** JULI 19, 2024

So ist es! In einem früheren Artikel, schon wieder 2,5 Jahre her, wurden die möglichen Erweiterungen diskutiert: In einem normalen Land hätte man inzwischen Nägel mit Köpfen gemacht.

<https://entwicklungsstadt.de/siemensbahn-verlaengerung-bis-hakenfelde-wird-untersucht/>

Bemerkenswert ist ja dass früher eine Firma das aus dem eigenen Säckel bezahlt hat.

ANTWORT**ANTWORTEN****KOMMENTAR**



NAME *

E-MAIL *

WEBSITE

Meinen Namen, meine E-Mail-Adresse und meine Website in diesem Browser für die nächste Kommentierung speichern.

KOMMENTAR ABSCHICKEN

Menu button's label 

Login 

JULI 17, 2024

TROTZ WIDERSTAND VOM BUND: BERLINER SENAT HÄLT AN "TVO"-PLÄNEN FEST

Menu button's label 

Login 

JULI 16, 2024

“THINK BIG”? DISKUSSIONSRUNDE ÜBER MÖGLICHEN UMZUG DER MESSE BERLIN

© 2024 ENTWICKLUNGSSTADT BERLIN

THEMA VON ANDERS NORÉN