

i2030

Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn

aus SIGNAL 02/2019 (Juli 2019), Seite 15-19 (Artikel-Nr: 10004215)
Berliner Fahrgastverband IGEB

Als am 4. Oktober 2017 mit der Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung der offizielle Startschuss für i2030 gegeben wurde, war die Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn noch nicht einmal Bestandteil des Teilprojektes »Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung S-Bahn-Netz«

Ein Jahr später einigten sich Berlin und Siemens, dem schwächeren Industrie- und Wohnstadtteil Siemensstadt eine neue Chance zu geben und ihn als »Siemensstadt 2.0« zukunftsfähig zu machen. Am 31. Oktober 2018 verkündete Berlin: »Die Siemens AG hat sich klar zum Industriestandort Deutschland und zur Innovationsmetropole Berlin bekannt. Mit einer Investition von über 600 Millionen Euro wird das Unternehmen am traditionsreichen Standort Siemensstadt zusammen mit dem Bezirk [Spandau] und dem Senat einen neuen Stadtteil entwickeln, der moderne Urbanität, also die Verbindung verschiedener Nutzungen wie Arbeiten, Wohnen, Freizeitgestaltung vereint.«

Damit nicht genug: Am 8. April 2019 teilte der Berliner Senat mit: »Ab heute reiht sich die Siemens AG mit dem Siemensstadt-Projekt als 11ter Ort in die Reihe der Berliner Zukunftsorte ein.«

Ein solcher Zukunftsort benötigt natürlich auch eine zukunftsfähige Erschließung. Und da liegt es nahe, die 1929 eröffnete, aber seit fast 40 Jahren nicht mehr befahrene Siemensbahn wieder für den S-Bahn-Verkehr zu nutzen - bewährte Elektromobilität für die Stadt von morgen.

Siemensbahn wird eigenes i2030-Teilprojekt

Nachdem die Errichtung der Siemensbahn mit der Option auf eine Verlängerung von Gartenfeld bis zur Wasserstadt Spandau schon 2018 noch nachträglich bei i2030 aufgenommen worden war, soll sie nun sogar ein eigenes neuntes Teilprojekt werden und nicht länger Bestandteil des achten Teilprojekts »Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung S-Bahn-Netz« sein.

Für die Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn spricht auch, dass das Land Berlin in Gartenfeld bis zu 3700 Wohnungen und in der Wasserstadt zusätzlich noch rund 2500 Wohnungen bauen will. Insgesamt rechnet der Bezirk Spandau mit einem Zuzug von über 10 000 Menschen. Dafür bedarf es einer leistungsstarken Verkehrsinfrastruktur. Das Rückgrat soll die Siemensbahn werden. In den Jahren 1927 bis 1929 von der Firma Siemens&Halske errichtet, verband diese unter der Betriebsführung der Deutschen Reichsbahn von Gartenfeld kommend die Siemensstadt mit dem nördlichen Berliner S-Bahn-Ring. Die Trasse - großenteils in Hochlage gebaut - ist seit 1980 außer Betrieb und befindet sich teilweise in recht desolatem Zustand.

Der Wiederaufbau könnte theoretisch verhältnismäßig schnell erfolgen, da die Strecke noch als Bahnanlage gewidmet ist und die Veränderungsmöglichkeiten durch die Eintragung in die Berliner Denkmalliste begrenzt sind. In dieser sind als schutzwürdig



S-Bahnhof Siemensstadt, unter Denkmalschutz, seit 1980 ohne Züge. Der Bahnhof soll der zentrale ÖPNV-Zugang zum geplanten Siemensstadt 2.0-Campus werden. (Foto: Florian Müller)



In der ersten Karte zu i2030 vom 4. Oktober 2017 (Abb. links) war die Siemensbahn noch gar nicht eingezeichnet. Dann wurde ihre Wiederinbetriebnahme Bestandteil des Teilprojektes »Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung im S-Bahn-Netz« (Abb. Mitte von 2018). Inzwischen ist die Siemensbahn ein eigenes, neuntes i2030-Teilprojekt (rechts, Grafik vom Mai 2019). (Grafiken: VBB GmbH)



Im wirksamen Flächennutzungsplan (links) ist die Siemensbahn mit einer Verlängerung von Gartenfeld um zwei Stationen bis in den Ortsteil Hakenfelde dargestellt. Die Verlängerung ist als Tunnelstrecke konzipiert. Dabei ist eine Trassenführung südlich der Gartenfelder Insel vorgesehen, so dass der Alte Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal nicht unterquert werden muss, sondern »lediglich« die Havel. Der Flächennutzungsplan-Änderungsentwurf vom 4. Mai 2018 sieht demgegenüber eine Trassierung quer über die Gartenfelder Insel mit einem in der Mitte der Insel gelegenen Tunnelbahnhof unter einer neuen Hauptverkehrsstraße vor. Damit wird das neue Wohngebiet besser erschlossen, aber die Baukosten werden wegen der zweifachen Kanalunterquerung erheblich höher sein. Doch noch ist es nicht zu spät, oberirdische Alternativen zu prüfen oder ab dem S-Bf Gartenfeld die Erschließung flächenhaft mit der Straßenbahn zu realisieren (siehe auch Seite 19). (Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen)



Das Elektrizitäts-Unterwerk am Bf Jungfernheide/Tegeler Weg steht einer Einfädelung der Siemensbahn mit einer dritten Bahnsteigkante im Wege und müsste versetzt werden. (Foto: Florian Müller)



Die Spreebrücke der Ringbahn am Bahnhof Jungfernheide. Über die ungenutzten Brückenpfeiler fuhren bis 1980 die Ring-S-Bahn- und Siemensbahn-Züge. (Foto: Florian Müller)

eingetragen: »Siemensbahn (zwischen Bezirksgrenze und Bahnhof Gartenfeld) mit Bahnhof Wernerwerk, Bahnhof Siemensstadt, Endbahnhof Gartenfeld, Stellwerk Gartenfeld, Viadukt Rohrdamm, Viadukt zwischen Popitzweg und Spree, Straßenunterführungen Quellweg, Bingelstraße, Lenther Steig, Jungfernheideweg, Fußgängerunterführung am Heizwerk Ringsiedlung, Gleichtrichterwerk Rohrdamm, Trafohaus Spreegelände, 1928-29 von Hans Hertlein«.

Altbrauchbarer Zustand?

Die Deutsche Bahn untersucht zurzeit, in wieweit die vorhandenen Anlagen noch für eine weitere Nutzung brauchbar sind. Ersten Gerüchten zufolge macht das 90 Jahre alte Stahlviadukt zum S-Bf Wernerwerk einen noch sehr stabilen Eindruck, während der geschüttete Damm zum S-Bf Siemensstadt und S-Bf Gartenfeld möglicherweise erneuert werden muss. Um den Status des »Wiederaufbaus« nicht zu gefährden und aufwändige Planfeststellungsverfahren zu vermeiden, soll die Streckengeschwindigkeit wie früher nur 60 km/h betragen. Die Bahnhofsanlagen selbst sind augenscheinlich sehr verwahrlost und in alter Gestalt neu zu errichten. Genaue Ergebnisse der Bestandsprüfungen sind noch für 2019 angekündigt.

Siemens hatte vom Senat als Unterstützung für die Entwicklung seines »Siemensstadt 2.0«-Campus eine Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn und die Erreichbarkeit des Flughafens BER in 40 Minuten gefordert. Das geht nur mit der Siemensbahn vom S-Bf Siemensstadt über Jungfernheide in den S 21-Hbf-Tunnel (15 Minuten) und Umstieg zum geplanten Flughafen-Express, der ab ca. 2025 in 20 Minuten via Dresdener Bahn zum BER gelangen soll. Für den Zeithorizont des Siemens-Campus ist sowohl die Dresdener Bahn wie auch der BER realistisch.

Siemensstadt ist bisher zentral mit der U 7 leistungsfähig erschlossen, allerdings ist damit keine Fahrzeit von 40 Minuten zum BER zu erreichen - auch nicht mit einem Weiterbau der U 7 direkt zum BER.

Wie geht's weiter hinter Gartenfeld?

Ein Bremsklotz für den Wiederaufbau ist das große Wunschkonzept der Weiterführung über den Endbahnhof Gartenfeld hinaus. Der wirksame Flächennutzungsplan sieht eine Verlängerung südlich der Insel Gartenfeld in Richtung Haselhorst und über die Havel weiter nach Hakenfelde vor. Im Änderungsverfahren für den Flächennutzungsplan, mit dem die Wohnbebauung in Gartenfeld ermöglicht werden soll, ist die Verlängerung quer über die Insel Gartenfeld und dann weiter bis zur Wasserstadt Spandau in Hakenfelde geplant, Stand 2018. Ein jüngster dritter Vorschlag plädiert für die Verlängerung in das Entwicklungsgebiet Tegel auf dem künftig ehemaligen Flughafengelände - befürchtet durch Gedankenspiele, dort ein neues Fußballstadion für Hertha BSC zu bauen.

Neben der Streckenführung erhitzt auch die Bauform der Steckenverlängerung die Gemüter: ebenerdig, als Hochbahn oder im Tunnel? Der Flächennutzungsplan sieht, ebenso wie der Änderungsplan, eine Verlängerung im Tunnel vor, bei der bereits der S-Bahnhof Gartenfeld in neuer Lage als Tunnelbahnhof gebaut wird. Schließlich soll die vermeintlich rumpelnde Bahn nicht die Wohnruhe stören. Aber gegen eine Tunnelung sprechen klar die immensen Baukosten. Durch den insbesondere in

Havelnähe sehr nassen und weichen Untergrund würden diese pro Kilometer mit über 200 Mio Euro zu Buche schlagen - ein Mehrfaches im Vergleich zu einer oberirdischen Variante. Der gesamte Streckenbau oberirdisch wird »nur« mit etwa 250 bis 300 Mio Euro geschätzt. Aber nicht nur hinsichtlich der Kosten, sondern auch hinsichtlich des Zeitbedarfs wäre die Tunnellösung das Ende aller Pläne für eine Realisierung der Siemensbahn in den nächsten fünf bis zehn Jahren. Deshalb ist es gut, dass Berlin durch die Zusage an Siemens unter Druck steht und die Klärung einer Verlängerung nicht zum Anlass für eine jahrelange Verschiebung des gesamten Projekts genutzt werden kann. So zeichnet sich ab, dass es auf eine Wiederinbetriebnahme »nur« bis Gartenfeld mit Ertüchtigung des ebenerdigen (denkmalgeschützten) Endbahnhofs Gartenfeld hinauslaufen könnte. Die Feinerschließung mit Zubringerfunktion zur S-Bahn könnte dann, wie im Bedarfsplan zum Nahverkehrsplan vorgesehen, die Straßenbahn übernehmen - sowohl in Richtung Wasserstadt Spandau als auch auf dem ehemaligen Flughafengelände. Auch das Straßenbahn-Projekt wird noch einige Jahre brauchen, ist aber mit Sicherheit schneller und preiswerter zu realisieren, als das Verbannen der Fahrgäste in einen S-Bahn-Tunnel unter einer neuen überörtlichen Hauptverkehrsstraße, wie es in der Flächennutzungsplanänderung vorgesehen ist. Dieses Projekt erinnert erschreckend an die Planungen der autogerechten Stadt aus überwunden geglaubten Zeiten und muss überarbeitet werden.

Dritte Bahnsteigkante für S-Bf Jungfernheide

Unvermeidbar aufwändig und teuer wird die Einfädelung der Siemensbahn in den Berliner S-Bahn-Ring, weil bei dessen Wiederaufbau eine Reaktivierung der Siemensbahn zwar angedacht, aber nicht durch bauliche Vorleistungen berücksichtigt worden war. Demzufolge wird eine Teirlingsperrung wohl nicht zu vermeiden sein, zumal der S-Bahnhof Jungfernheide für eine reibungslose Einfädelung auf den Ring sinnvollerweise eine dritte Bahnsteigkante erhalten soll.

Sinnvoll wäre das auch für den S-Bahnhof Westhafen, da die Züge der Siemensbahn östlich von diesem Bahnhof vom Ring in den neuen Nordsüd-Tunnel einfahren und vorerst am Hauptbahnhof enden sollen. Wenn voraussichtlich in den 2030er Jahren der neue Tunnel zum Potsdamer Platz fertiggestellt werden kann, ist eine Weiterführung der Züge nach Süden geplant.

Bei der Zwischenstufe »Siemensbahn zum Hauptbahnhof« muss natürlich sofort der S-Bahnhof Perleberger Brücke berücksichtigt und gebaut werden. An dieser eberdigen Strecke können die geplanten Seitenbahnsteige sehr viel einfacher und preiswerter realisiert werden, als an der Strecke zwischen Wedding und Hauptbahnhof.

Ein weiteres Hemmnis ist die Brücke über die Spree, die jedoch von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auf eigene Kosten wiederaufgebaut werden muss.

Vor diesem Hintergrund muss man sehr optimistisch sein, um an eine Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn bis etwa 2025 glauben zu können. Andererseits haben viele seit der Verlängerung der U 7 bis »Rohrdamm« im Jahr 1980 nicht geglaubt, dass es überhaupt jemals zu einer Wiederinbetriebnahme als S-Bahn-Strecke kommen könnte. Schon mancher hatte die Trasse der Siemensbahn für Fußgänger und Radfahrer verplant. Das ist nun definitiv Geschichte.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004215>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten