Quelle: DB InfraGO AG

Erneuerung der Eisenbahnüberführung

Fragen & Antworten aus
der Informationsveranstaltung am 27.04.2026 zu den Planungsabschnitten 1.2 und 1.3 (Viadukt bis zum Bahnhof Gartenfeld)

Die Antworten geben den aktuellen Stand der Planung wieder.

Allgemeine Themen

Sind die im Bedarfsplan Nahverkehr hinterlegten 815 Mio. Euro ausreichend?

Der genannte Kostenrahmen wurde bestätigt und hat sich aktuell nicht verändert.

Findet eine Gesamtinbetriebnahme statt?

Es ist eine Gesamtinbetriebnahme der Strecke vorgesehen.

Was sind konkret die größten Risiken in dem Projekt?

Die erforderlichen planrechtlichen Genehmigungen stellen die größten Projektrisiken dar.

Was macht Sie sicher, dass Sie mit den finanziellen Mitteln auskommen?

Der Kostenrahmen liegt aktuell im erwarteten Bereich. Durch die integrierte Projektabwicklung sollen Kosten und Termine gemeinsam mit Partnern abgesichert werden.

Welche Zeitpuffer werden für die pünktliche Inbetriebnahme 2029 eingeplant?

Die Inbetriebnahme ist weiterhin für 2029 vorgesehen. Pufferzeiten sind eingeplant, aufgrund des ambitionierten Zeitplans aber begrenzt.

Anbindung an PA 1.1

Warum wurde der Neubau einer Brücke über die Spree nicht erwähnt?

Die Brücke über die Spree gehört zu einem anderen Projektabschnitt und wird dort separat geplant und genehmigt. Sie ist fester Bestandteil des Gesamtprojektes Reaktivierung der Siemensbahn.

Ist am Bahnhof Wernerwerk eine Fußgängerbrücke über den Siemensdamm geplant?

Eine zusätzliche Fußgängerbrücke ist nicht vorgesehen und auch aus Denkmalschutzsicht problematisch.

Ist ein bahnbegleitender Fußgängersteg über die Spree geplant?

Ein bahnbegleitender Fuß- oder Radweg ist aktuell nicht vorgesehen.

Was machen Sie, wenn die Brücke über die Spree nicht rechtzeitig gebaut wird?

Die Anbindung an den Projektabschnitt 1.1 über die Spree ist fest eingeplant und Bestandteil des Gesamtprojekts.

Die Brücken über die Spree wurden durch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt zurückgebaut. Bauen die es auch wieder auf?

Die Brücken werden durch die Deutsche Bahn wieder errichtet. Die Finanzierung erfolgt durch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt.

Konflikt mit Neubau Rudolf-Wissell-Brücke und Reaktivierung Siemensbahn?

Es besteht ein enger Austausch mit der DEGES (zuständig für den Neubau der Rudolf-Wissell-Brücke). Beide Projekte werden aufeinander abgestimmt, und es wurden gemeinsame Lösungsansätze erarbeitet, die für beide Vorhaben tragfähig sind.

Ist die Zugänglichkeit der Kleingartenanlage an der Spree gesichert?

Die Zugänglichkeit der Kleingärten bleibt grundsätzlich gewährleistet, auch wenn es zu Anpassungen während der Bauzeit kommen kann.

Es ist zu begrüßen, dass die Barrierefreiheit durch Fahrstühle ermöglicht wird. Allerdings sind diese in der Instandhaltung teuer. Wurde auch die Errichtung von Rampen geprüft?

Die Barrierefreiheit wird insbesondere über Aufzüge sichergestellt. Die Errichtung von Rampen ist aufgrund des Platzbedarfs innerstädtisch schwer umsetzbar.

Instandsetzung Bahndamm

Wie sollen die verkehrlichen Sperrungen an den Hauptstraßen ablaufen?

Sperrungen erfolgen abschnittsweise und zeitlich versetzt. Konkrete Zeiträume werden derzeit erarbeitet.

Ist der Rückschnitt am Bahndamm nach Ende der Brutzeit schon möglich?

Der Vegetationsrückschnitt erfolgt außerhalb der Brutzeit, also insbesondere zwischen Oktober und Februar.

Entwurzelung des Bahndamms, alles mit einer Raupe?

Der Bewuchs (inkl. Wurzeln) wird gezielt entfernt, nicht einfach „umgepflügt“. Der Bahndamm wird abschnittsweise saniert/neu aufgebaut.

Wie kann ich mir die Baustelle am Jungfernheideweg vorstellen?

Die Bauarbeiten erfolgen abschnittsweise und teilweise parallel.

Lärmschutzmaßnahmen

Gibt es ein Konzept für den Lärmschutz an der gesamten Strecke?

Es wurde bewusst entschieden, die Siemensbahn weitgehend im Bestand wiederherzustellen. Ein umfassendes, streckenweites Lärmschutzkonzept würde neue Planfeststellungsverfahren auslösen, die Kosten deutlich erhöhen und das Projekt erheblich verzögern. Stattdessen werden gezielt dort Maßnahmen umgesetzt, wo es technisch erforderlich ist (z. B. am Viadukt oder an der Abstellanlage). Wir bauen unter anderem Unterschottermatten und Schienenschmieranlagen ein. Zudem werden moderne S-Bahnzüge eingesetzt werden.

Werden Unterschottermatten für den gesamten Abschnitt eingebaut?

Unterschottermatten werden gezielt auf Stahlbauwerken eingesetzt, nicht auf den Dammabschnitten. Auf dem Damm kommen Schienenschmieranlagen in engen Kurven zum Einsatz, um Fahrgeräusche zu minimieren.

Warum werden keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt?

Zusätzlicher Lärmschutz ist aufgrund des Bestandsschutzes rechtlich nicht verpflichtend und würde zusätzliche Verfahren auslösen.

Die alte Schule soll keinen Lärmschutz bekommen, die neue Schule am Siemensstadt Square schon: Wieso wird hier unterschiedlich gehandelt?

Neubauten unterliegen aktuellen Lärmschutzanforderungen, Bestandsgebäude nicht.

Die Abstellanlage war früher nicht eingehaust: Warum werden hier heute Lärmschutzmaßnahmen ergriffen und in anderen Bereichen nicht?

Durch Änderungen an der Anlage entfällt der Bestandsschutz, weshalb Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

Abstellanlage

Wann wird mit einem Planfeststellungsbeschluss im Abschnitt 1.3b gerechnet?

Der Planfeststellungsbeschluss wird derzeit für das kommende Jahr (2027) erwartet.

Wurde untersucht, ob eine Überbauung der Abstellanlage möglich ist?

Eine mögliche Überbauung der Abstellanlage, beispielsweise durch Wohnungsbau, wurde im Rahmen der Planung nicht untersucht.

Über welche Straßen werden die Baustellenverkehre für die Errichtung der Abstellanlage in Gartenfeld abgewickelt?

Die konkrete Baustellenorganisation wird aktuell detailliert geplant.

Verlängerung der Strecke

Es wird derzeit immer über eine Streckenführung bis Gartenfeld gesprochen. Wie sind die Pläne für eine Fortführung der Strecke?

Der aktuelle Fokus liegt auf der Reaktivierung bis Gartenfeld (Inbetriebnahme 2029). Eine Verlängerung ist grundsätzlich geplant, aber politisch und finanziell noch offen.

Wie könnte eine Verlängerung der Streckenführung über Gartenfeld hinaus aussehen?

Eine mögliche Verlängerung wird nach aktuellem Stand unterirdisch erfolgen, sodass der bestehende Bahnhof Gartenfeld erhalten bleiben kann.

Frage an Senatorin Bonde: Der Senat hat eine historische Chance, die Verlängerung zu beschließen. Warum wird diese Chance nicht ergriffen?

Frau Senatorin Bonde: Die Verlängerung ist grundsätzlich vorgesehen und im Flächennutzungsplan berücksichtigt. Aktuell wird jedoch noch einmal geprüft, ob die bisherige Planung – insbesondere hinsichtlich Trassenführung und Kosten – sinnvoll ist. Es handelt sich also nicht um ein gestopptes Vorhaben, sondern um eine Überprüfung, um eine fachlich und wirtschaftlich geeignete Lösung zu finden.

Wie realistisch ist eine unterirdische Fortführung ab Gartenfeld aufgrund der Kosten?

Die Wirtschaftlichkeit einer unterirdischen Verlängerung wird geprüft, eine Umsetzung ist nicht entschieden.

Ist eine Anbindung der Straßenbahn in den Planungen für den Bahnhof Gartenfeld berücksichtigt?

Eine Straßenbahnanbindung am Bahnhof Gartenfeld ist in der aktuellen Planung nicht berücksichtigt.

Technische Fragen

Welche Leistungen der Gleichrichterunterwerke können gefahren werden? Entsteht damit eine Rückfallebene für die Ringbahn?

Die Gleichrichterunterwerke (GUw) der Siemensbahn sind darauf ausgelegt, den S-Bahn-Betrieb auf der Siemensbahn sicherzustellen. Ein Anschluss der Gleichrichterwerke der Siemensbahn an die Ringbahn ist nicht vorgesehen.

Wie hoch ist das prognostizierte Fahrgastaufkommen auf der Siemensbahn zwischen Gartenfeld und Jungfernheide?

Das prognostizierte Fahrgastaufkommen in der S-Bahn auf der Siemensbahn liegt im Jahr 2030 bei ca. 21.500 (Bahnhof Jungfernheide), ca. 7.000 (Bahnhof Wernerwerk), ca. 15.000 (Bahnhof Siemensstadt) und 10.000 (Bahnhof Gartenfeld). Wir weisen darauf hin, dass es sich bei diesen Angaben um eine Prognose aus dem März 2026 handelt.

Sind genug S-Bahn-Wagen im System, um ab 2029 Verkehre zu fahren?

Die Beschaffung der Fahrzeuge ist nicht Bestandteil des Infrastrukturprojekts der Deutschen Bahn. Sie erfolgt gesondert durch den Verkehrsverbund bzw. die zuständigen Betreiber und wird unabhängig von der baulichen Umsetzung der Siemensbahn organisiert.

Funktioniert das Zugbeeinflussungssystem trotz des Bauens im Bestand und des geringeren Gleisabstands?

Das Zugsicherungssystem ist mit den bestehenden Gleisabständen kompatibel und funktioniert auch im Bestand.