



**Die Veranstaltung  
startet um 18 Uhr.**

# Herzlich Willkommen zur Informationsveranstaltung

Projekt „Reaktivierung Siemensbahn“



27.04.2026 | Berlin





# Wer ist heute von unserem Projektteam dabei?

**Thomas Rüffer**

Projektleiter  
DB InfraGO AG

**Dorothee Blendin**

Teilprojektleiterin IOH  
DB InfraGO AG

**Ozan Taşan**

Projektteam  
DB InfraGO AG

**Nadja Neas**

Projektteam  
DB InfraGO AG

**Julian Thiel**

Stakeholdermanagement  
DB InfraGO AG

**Sebastian Neie**

Gesamtprojektsteuerung  
DB InfraGO AG



# Bauen mit der integrierten Projektabwicklung (IPA)

## Die Allianzpartner der Siemensbahn



## Wir sind die „bauende Bahn“

- Wir planen und bauen in Abstimmung mit dem Besteller (Land/Bund).
- Unser Projekt wird mit Steuergeldern finanziert.
- Wir entscheiden nicht, was gebaut bzw. finanziert wird.
- Maß aller Dinge bei unserem Planen und Bauen sind die gesetzlichen Vorgaben.
- Wir wissen viel, sind aber nicht die Expertinnen und Experten für Fahrpläne, betriebliche Auswirkungen insgesamt auf der Strecke etc.

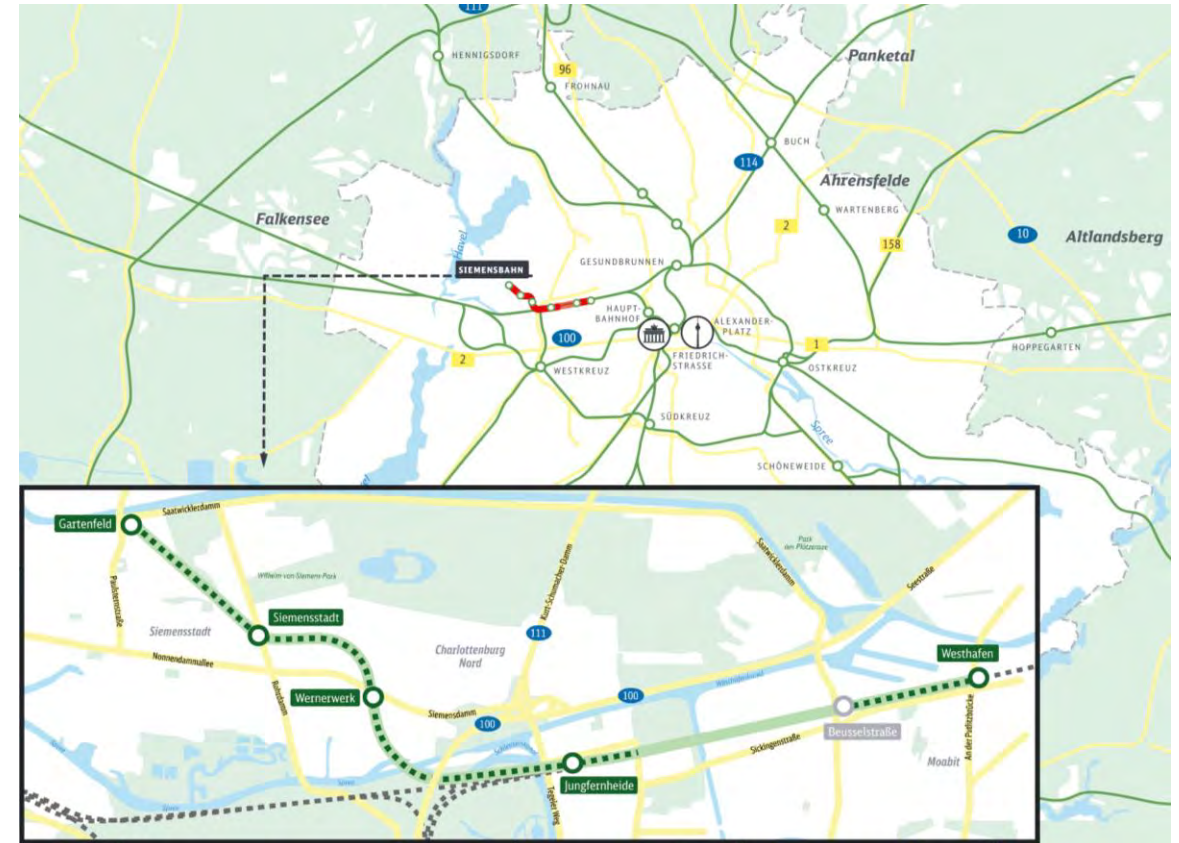
**Wir freuen uns und arbeiten mit Hochdruck daran,  
die Siemensbahn wieder zurück an den Ring zu bringen!**

- 1. Projektumfang**
2. Aktueller Stand der Projektabschnitte
3. Nächste Schritte auf einen Blick
4. Zeit für Ihre Fragen und Anmerkungen

# Die Reaktivierung der Siemensbahn ist Teil des Projektes i2030 und sichert mehr Schiene für Berlin & Brandenburg



- Gemeinsam planen die Länder Berlin und Brandenburg, die Deutsche Bahn und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) im **Projekt i2030** den **Ausbau der Schieneninfrastruktur** der kommenden Jahre in der Region.
- Das Ziel: **mehr und bessere Schienenverbindungen für die Menschen, die hier leben**
- Dafür werden:
  - bis zu 200 km Bahnstrecke reaktiviert, neu- oder ausgebaut
  - bis zu 99 Stationen neu-, um- oder ausgebaut
  - rund 10,6 Mrd. Euro Gesamtinvestitionen getätigt
  - mehr 10-Minuten-Takte bei der S-Bahn realisiert
  - mehr 20 bzw. 30-Minuten-Takte bei der Regionalbahn gefahren



# Was baut die DB zur Stärkung des **Personenverkehrs** mit der **Siemensbahn**?

## Unser Ziel

- **Anbindung der Arbeits- und Lebenswelt** „Siemensstadt Square“ sowie des Siedlungsgebietes „Gartenfeld/ Gartenfeld Insel“ **an das Berliner S-Bahnnetz**
- Steigerung der Attraktivität des ÖPNV

## Unsere Finanzierung

- Die Planung der Reaktivierung wird über i2030 mit Landesmitteln aus Berlin finanziert
- Für den Bau soll eine Bundesfinanzierung über das sogenannte Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erfolgen



## Unser Bauvorhaben

- Zweigleisiger Wiederaufbau der Altstrecke „Siemensbahn“ inkl. Erstellung 2. Zugang Bhf. Gartenfeld sowie Errichtung einer 3. Bahnsteigkante an den Bahnhöfen Jungfernheide und Westhafen inkl. Nachrücksignale Beusselstraße
- Wiederaufbau der Verkehrsstationen Wernerwerk, Siemensstadt und Gartenfeld

## Ihr Nutzen

- Schnellere Anbindung an den **Berliner Hauptbahnhof und den Flughafen BER**
- Aufwertung des Quartiers durch Reaktivierung einer vorhandenen Strecke
- Es entstehen attraktive Umsteigemöglichkeiten zu Bus, U- und Straßenbahn



# Streckenverlauf der Siemensbahn im Detail

## Zusammenhangsmaßnahmen und drei Projektabschnitte





# Streckenverlauf der Siemensbahn im Detail

## Fokus der heutigen Veranstaltung: PA 1.2 und 1.3 a und b



1. Projektumfang
2. **Aktueller Stand der Projektabschnitte**
  - 2.1 Projektabschnitt 1.2 Altarm Spree – Popitzweg
  - 2.2 Projektabschnitt 1.3a Popitzweg – Straße am Schalterwerk
  - 2.3 Projektabschnitt 1.3b Straße am Schalterwerk – Bahnhof Gartenfeld
3. Nächste Schritte auf einen Blick
4. Zeit für Ihre Fragen und Anmerkungen



1. Projektumfang
2. Aktueller Stand der Projektabschnitte
  - 2.1 Projektabschnitt 1.2 Altarm Spree – Popitzweg**
  - 2.2 Projektabschnitt 1.3a Popitzweg – Straße am Schalterwerk
  - 2.3 Projektabschnitt 1.3b Straße am Schalterwerk – Bahnhof Gartenfeld
3. Nächste Schritte auf einen Blick
4. Zeit für Ihre Fragen und Anmerkungen

# Was baut die DB im Projektabschnitt 1.2 Altarm Spree – Popitzweg?

- Denkmalgerechte Instandsetzung und Ertüchtigung des historischen Stahlviadukts
- Verlegen neuer Gleise und Installation neuer Signaltechnik
- Unterschottermatten oder besohlte Schwellen und Schienenschmiereinrichtungen zur Schallreduzierung
- Barrierefreie Erschließung und denkmalgerechte Instandsetzung der Station Wernerwerk, inklusive Bahnsteigüberdachung, Empfangsgebäude und Bahnsteigzugängen





# Was macht den Abschnitt 1.2 besonders?

## Bestandssituation

- Die Strecke verläuft vollständig auf einem Stahlviadukt.
- Die ca. 800 m lange genietete Stahlkonstruktion ist ohne wesentliche Veränderungen der Originalkonstruktion erhalten geblieben.
- Schiene und Schotter wurden auf der gesamten Strecke bereits entfernt.

## Besonderheiten

- Instandsetzung und Ertüchtigung des ca. 800 m langen Stahlviaduktes mit der Verkehrsstation Wernerwerk: Dazu wird dieses vollständig eingehaust und denkmal- und umweltgerecht saniert.
- Hierfür ist kein Planfeststellungsbeschluss erforderlich. Es gilt das bestehende Planrecht von 1926.
- Abstimmungen mit dem Senat und dem Bezirk zur Verkehrsführung während der Sanierung.



# Sanierung der Empfangsgebäude Wernerwerk

Die Verkehrsstation Wernerwerk wird denkmalgerecht instandgesetzt und barrierefrei erschlossen.

Das Stahlviadukt wird seinen ursprünglichen ultramarinen blauen Farbton erhalten. Die Hauptbauleistung startet in 2027.



Quelle: Siemens Historical Institute



# Visualisierung der zukünftigen Verkehrsstation Wernerwerk

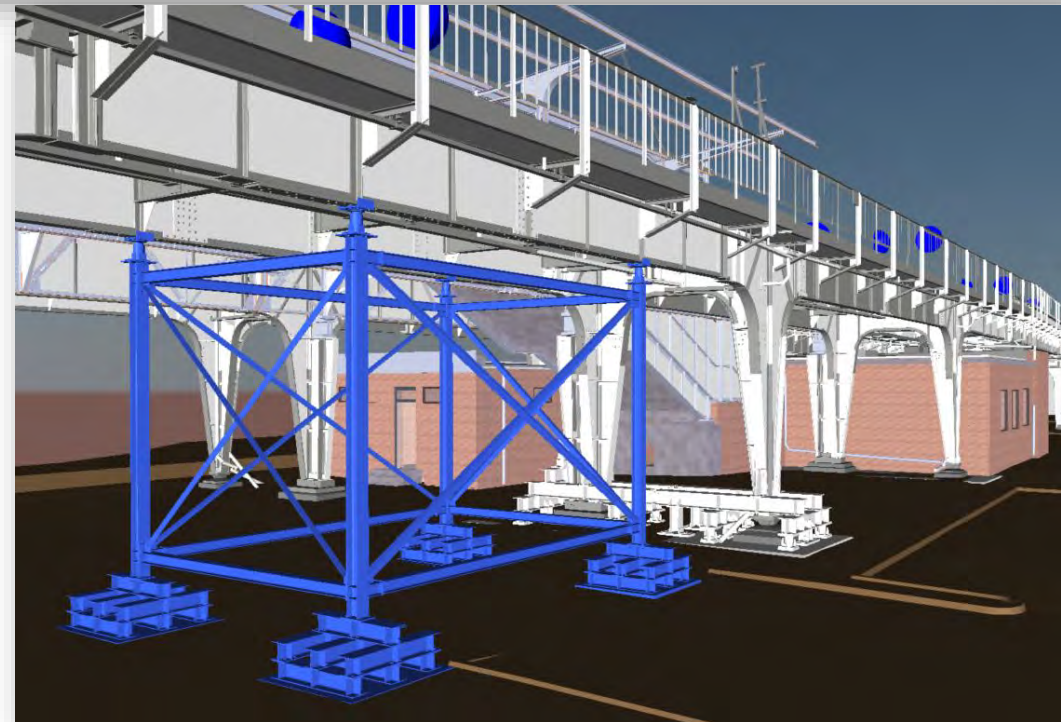




# Vorgezogene Maßnahmen – Lagerbegutachtung

## Was in den nächsten Monaten gemacht wird

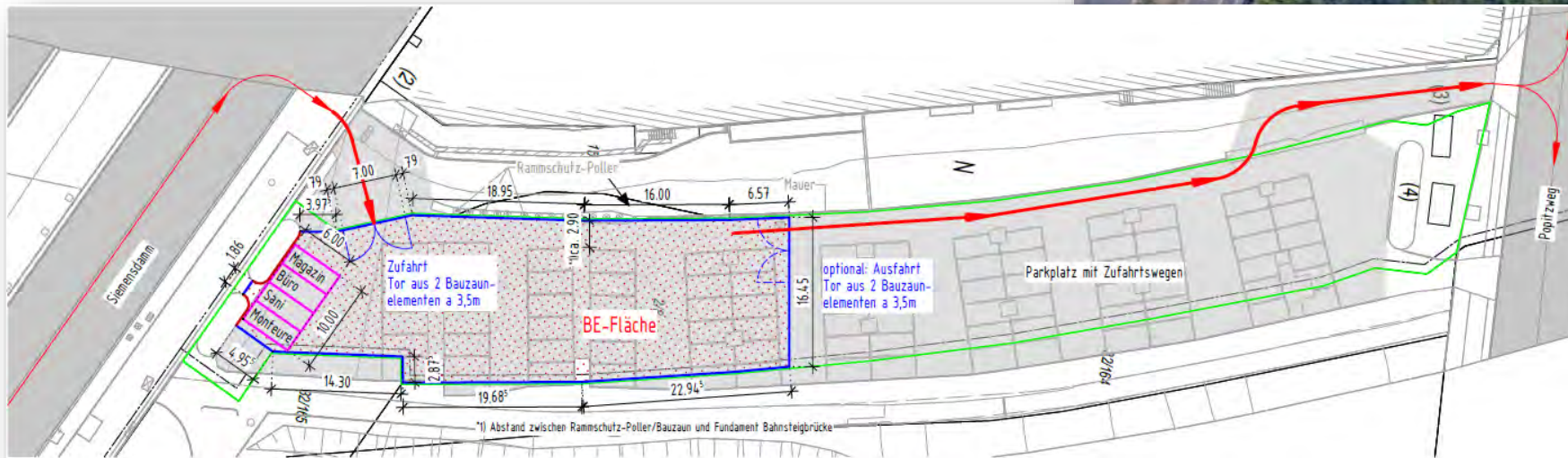
- Wir beginnen in diesem Jahr mit vorgezogenen Maßnahmen an den Bauwerken im größeren Umfang.
- Unter anderem werden die Bestandslager des Stahlviadukts punktuell von fachlichen Gutachtern untersucht.
- Ziel der Begutachtung ist es festzustellen, in welchem Zustand sich die nicht sichtbaren Lagerbauteile befinden, um diese zielgerichteter instand zu setzen oder erneuern zu können.
- Für die vorgezogene Maßnahme werden einzelne Überbauten minimal angehoben bzw. der Auflagerbereich freigelegt.
- Die ersten Arbeiten hierzu sind bereits im April dieses Jahres gestartet.



# Vorgezogene Maßnahmen – Testfeld

## Probefhafte Instandsetzung einzelner Brückenelemente

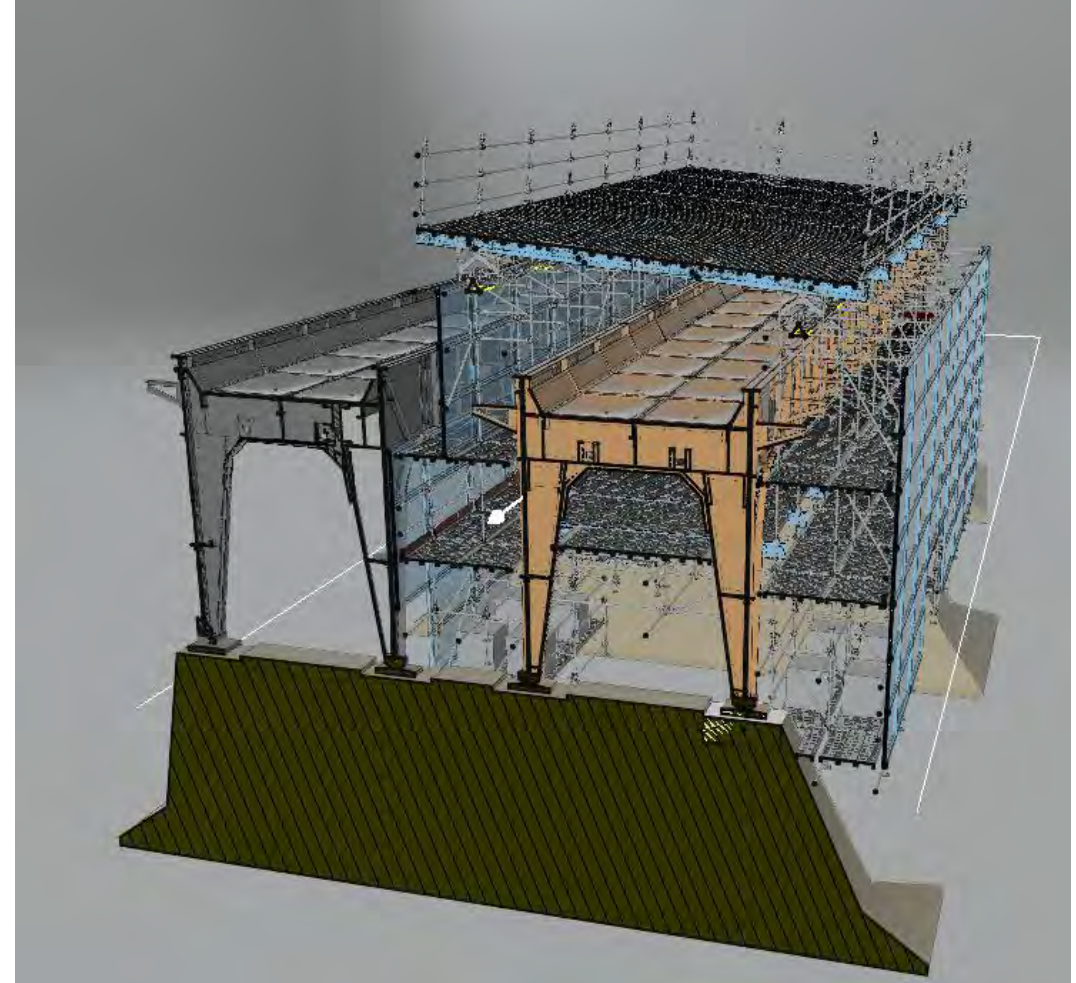
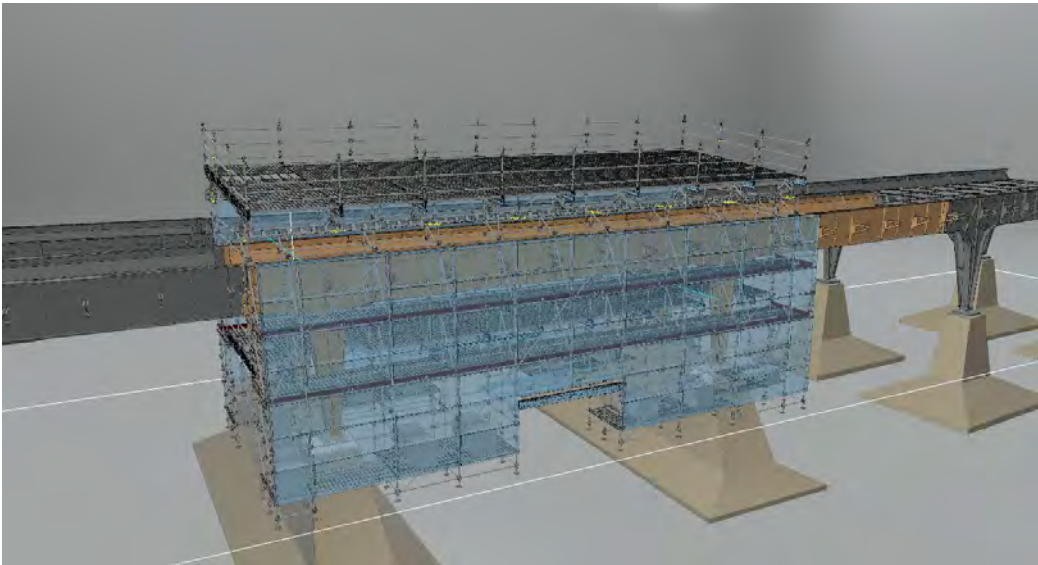
- Im Rahmen der vorgezogenen Maßnahmen werden nebeneinanderliegende Rahmen- und Einhangbauwerk am Nonnengrabenkanal (neben Kaufmitte) stahlbaumäßig instand gesetzt.
- Diese vorgezogenen Arbeiten beginnen im Juni und wird ca. drei Monate andauern.
- Ziel ist es, den finalen Zustand der Stahlkonstruktion herzustellen und daraus Rückschlüsse auf die weiteren Arbeiten zu ziehen.





# Schutz vor Schmutz, Staub und Lärm Wir achten auf Ihre Gesundheit

- Zum Schutze der Umgebung wird das Viadukt während der Strahl- und Beschichtungsarbeiten vollständig unterdruckfähig und staubdicht eingehaust.
- Im eingehausten Zustand sind mithilfe von Kammer Schleusen (Unterdruck/Staubdicht) umweltgerechte Strahlarbeiten möglich.



1. Projektumfang
2. Aktueller Stand der Projektabschnitte
  - 2.1 Projektabschnitt 1.2 Altarm Spree – Popitzweg
  - 2.2 Projektabschnitt 1.3a Popitzweg – Straße am Schalterwerk**
  - 2.3 Projektabschnitt 1.3b Straße am Schalterwerk – Bahnhof Gartenfeld
3. Nächste Schritte auf einen Blick
4. Zeit für Ihre Fragen und Anmerkungen

# Was baut die DB im Projektabschnitt 1.3 a Popitzweg – Straße am Schalterwerk?

- Instandsetzung des Bahndamms
- Verlegen neuer Gleise, Weichen und Installation neuer Signaltechnik
- Instandsetzung von sechs Eisenbahnüberführungen: Fußgängerdurchlass, Jungfernheideweg, Quellweg, Lehnter Steig, Rohrdamm und Str. am Schalterwerk
- Barrierefreie Erschließung und denkmalgerechte Instandsetzung der Station Siemensstadt mit neuen Bahnsteigüberdachungen und Bahnsteigzugängen
- Bau des Gleichrichterunterwerks (GUw) Siemensstadt





# Denkmalgerechte Sanierung der Stahlbetonbrücken



• Fußgängerdurchlass



• Jungfernheideweg



• Lenther Steig



• Quellweg

- Die Betonbrücken sind ein denkmalrelevanter Bestandteil der Gesamtstrecke und der angrenzenden Wohnbebauung.
- Die steinmetzmäßig gestockten und scharrierten Betonoberflächen prägen das Erscheinungsbild maßgeblich.
- Die Sanierung bzw. Instandsetzung umfasst die Freilegung des Bauwerks sowie die Sanierung der freiliegenden Bewehrung und der Betonoberflächen.
- Ziel dieser Arbeiten ist es, die Verkehrssicherheit der Brücken wiederherzustellen.





- Die Strecke verläuft von Popitzweg bis zum Bahnhof Siemensstadt überwiegend in Dammlage.
- Der gesamte Bahndamm muss saniert werden. Im Herbst 2026 beginnt dazu der Vegetationsrückschnitt.
- Der Haltepunkt Siemensstadt inklusive Bahnsteigzugänge ist zum Teil als Hochbahnsteig ausgebildet. Die Bahnsteigbrücke liegt auf den Gleisbrücken der Eisenbahnüberführung Rohrdamm auf.
- Das Empfangsgebäude wird denkmalgerecht und barrierefrei instandgesetzt.

Quelle: Siemens Historical Institute



# Visualisierung der zukünftigen Verkehrsstation Siemensstadt

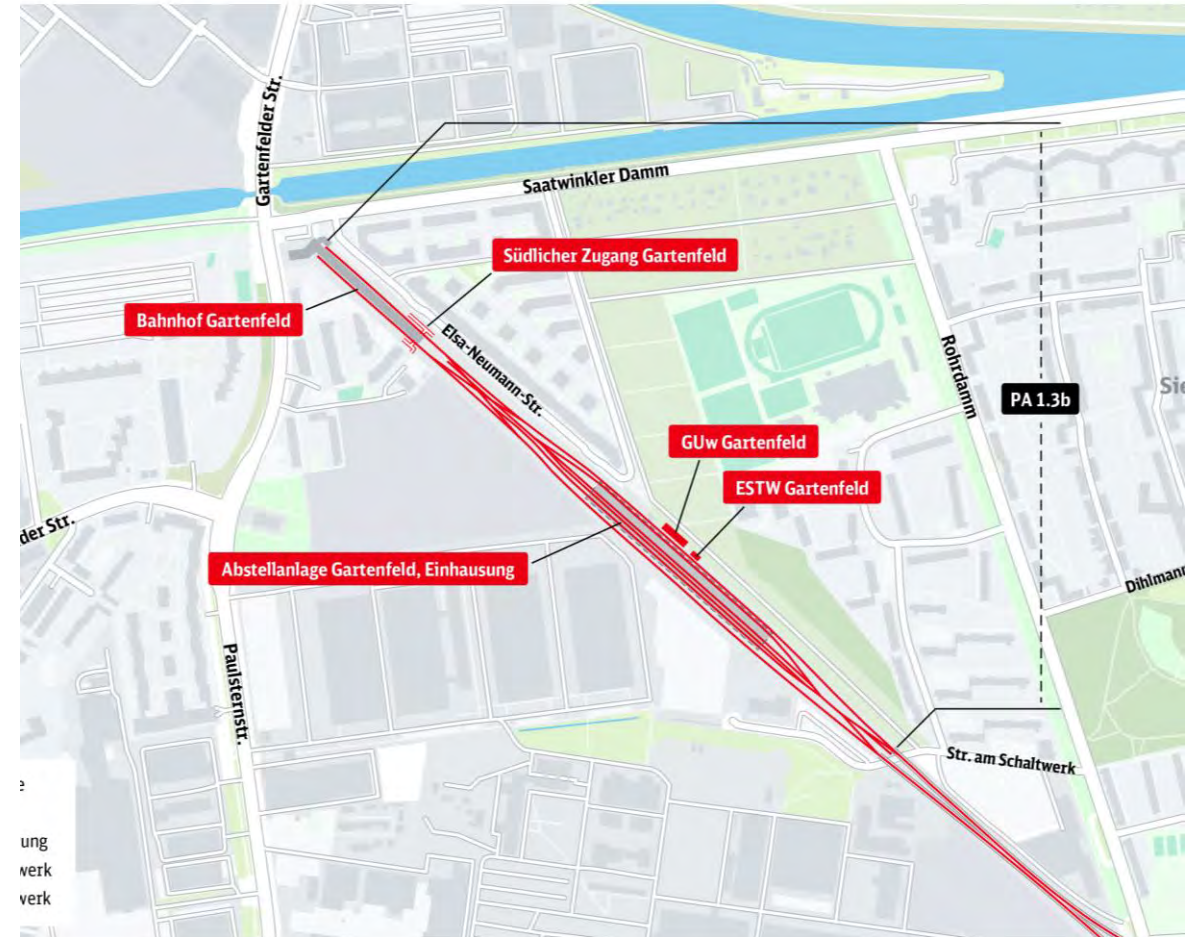




1. Projektumfang
2. Aktueller Stand der Projektabschnitte
  - 2.1 Projektabschnitt 1.2 Altarm Spree – Popitzweg
  - 2.2 Projektabschnitt 1.3a Popitzweg – Straße am Schalterwerk
  - 2.3 Projektabschnitt 1.3b Straße am Schalterwerk – Bahnhof Gartenfeld**
3. Nächste Schritte auf einen Blick
4. Zeit für Ihre Fragen und Anmerkungen

# Was baut die DB im Projektabschnitt 1.3 b Straße am Schalterwerk – Bahnhof Gartenfeld

- Instandsetzung des Bahndamms
- Verlegen neuer Gleise, Weichen und Installation neuer Signaltechnik
- Bau eines Elektronischen Stellwerks (ESTW).
- Instandsetzung der Eisenbahnüberführungen Straße am Schalterwerk und Fußweg
- Errichtung einer viergleisigen abgeschirmten Abstellanlage (feste Einhausung) am Bahnhof Gartenfeld
- Bau des Gleichrichterunterwerks (GUw) Gartenfeld
- Barrierefreie Erschließung und denkmalgerechte Instandsetzung der Station Gartenfeld mit neuen Bahnsteigüberdachungen und Bahnsteigzugängen
- Erstellen eines zweiten Zugangs zur Verkehrsstation Gartenfeld (südlicher Zugang)



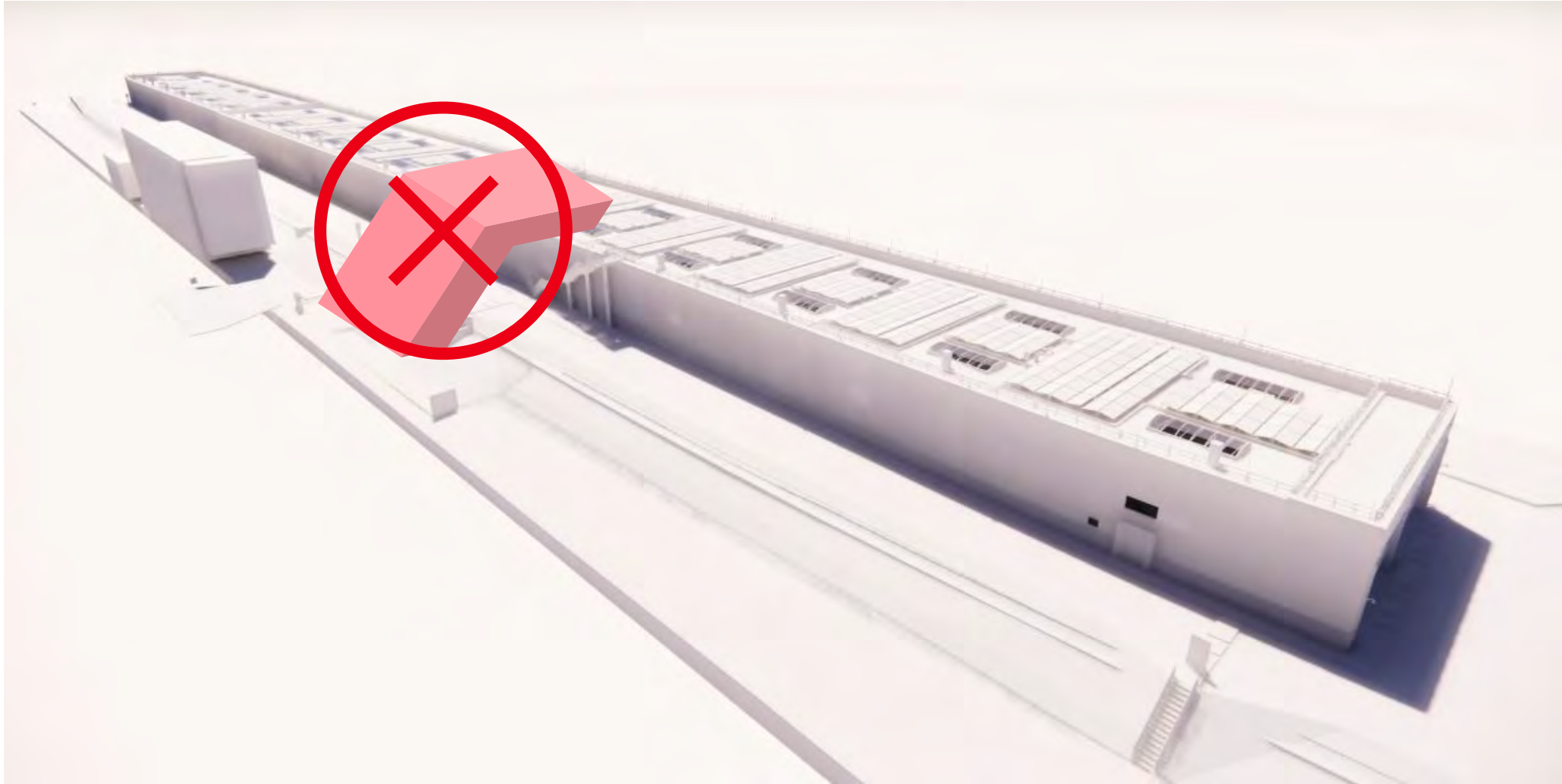
# Rückbau des Reiterstellwerks und Aufbau der Abstell- und Behandlungsanlage Gartenfeld

- Das historische Stellwerk wird betrieblich nicht mehr benötigt und zurückgebaut.
- Die Abstellanlage wird aus Schallschutzgründen eingehaust, also mit festen Wänden / Dach umstellt.
- Hierfür ist ein punktuelles Genehmigungsverfahren im Abschnitt 1.3 b erforderlich.
- Abstimmungen mit dem Senat und dem Bezirk zur Verkehrsführung des Straßenverkehrs während der Sanierung.





# Wie sollen die Abstellanlage, Gleichrichterunterwerk (GUw), und elektronisches Stellwerk zukünftig aussehen?



Abstellanlage Gartenfeld (eingekleidet), Gleichrichterunterwerk (GUw) und ESTW Neubau



Quelle: Siemens Historical Institute



- Auch der Bahnhof Gartenfeld wird denkmalgerecht und barrierefrei instandgesetzt.
- Im südlichen Bereich der Verkehrsstation entsteht ein zweiter Bahnsteigzugang.
- Der Zugang wird von beiden Seiten des Bahndammes durch Rampen und Treppen erschlossen.
- Der barrierefreie Zugang zum Mittelbahnstiege erfolgt über einen Aufzug.



# Visualisierung der zukünftigen Verkehrsstation Gartenfeld





# Die heutigen Themenschwerpunkte

1. Projektumfang
2. Aktueller Stand der Projektabschnitte
- 3. Nächste Schritte auf einen Blick**
4. Zeit für Ihre Fragen und Anmerkungen



## Projektabschnitt 1.2 (Altarm-Spree bis Popitzweg)

- Erste Arbeiten zu den Lagerbegutachtungen laufen seit April 2026
- Sanierung von zwei exemplarischen Brückenelementen des Viadukts ab Juni 2026 bis vsl. Oktober 2026
- Bauwerk wird unterdruckfähig und staubdicht eingehaust zum Schutze der Anwohner und der Umgebung

## Projektabschnitt 1.3 a (Popitzweg bis Schaltwerk)

- Instandsetzung der bestehenden Stahlbetonbrücken
- Vegetationsrückschnitt beginnt in der vegetationsarmen Zeit 2026/2027
- Bahndamm wird ab März 2027 umfassend saniert (Wurzeln entfernen und Erdboden aufschütten)

## Projektabschnitt 1.3 b (Schaltwerk bis Gartenfeld)

- Rückbau des Reiterstellwerks
- Sanierung des Bahndamms
- Errichtung der Abstellanlage Gartenfeld
- Beginn der Arbeiten ESTW und GUw Gartenfeld
- Information zu Straßensperrungen und Umleitungen erfolgen zu gegebenem Zeitpunkt

1. Projektumfang
2. Aktueller Stand der Projektabschnitte
3. Nächste Schritte auf einen Blick
4. **Zeit für Ihre Fragen und Anmerkungen**





**Zeit für Ihre Fragen!**

**Kontakt zu dem Bundesprogramm Lärmsanierung:**  
laermsanierung@deutschebahn.com

**Kontakt für Fragen zum Betriebsangebot:**  
ost.fahrweg.dbinfrago@deutschebahn.com

**Kontakt zum Geschäftsbereich Personenbahnhöfe:**  
vertriebmobility.bahnhof.dbinfrago@deutschebahn.com

**S-Bahn Berlin GmbH Kundenhotline**  
+49 30 29743333

**Kontakt VBB-Fahrinfo**  
info@vbb.de



# Wie hat Ihnen die heutige Veranstaltung gefallen?

- Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie uns Ihr Feedback zu der heutigen Veranstaltung mitteilen.
- Scannen Sie dazu einfach mit Ihrem Handy den QR-Code ein und beantworten die Fragen.
- Alternativ können Sie uns in der Lobby ein Feedback mit Stift und Papier geben. Halten Sie nach Max Maulwurf Ausschau!



# Es sind noch Fragen offen geblieben bzw. es besteht ein konkreter Abstimmungsbedarf?

Der **Projektleiter Thomas Rüffer** und sein Team stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Richten Sie gerne alle Anfragen an die DB InfraGO AG  
an folgende Adresse: [siemensbahn@deutschebahn.com](mailto:siemensbahn@deutschebahn.com)

Den Live-Mitschnitt dieser Veranstaltung finden Sie auf  
unseren Webseiten und auf YouTube:  
[www.youtube.com/@SiemensbahnBerlin](http://www.youtube.com/@SiemensbahnBerlin)

Über Neuerungen informieren wir auch über die [Projektwebsite](#) und das  
[Bauinfoportal](#), tragen Sie sich auch gerne direkt in den Newsletter-  
Verteiler ein ([Infomail zum Projekt bestellen](#))








# InfraGO

Bildrechte, wenn nicht anders ausgewiesen: DB InfraGO AG



**Neustart  
Siemens-  
bahn  
Berlin**