

Siemensbahn Reaktivierung

Die als „Siemensbahn“ bekannte S-Bahn-Strecke im nordwestlichen Bereich des Berliner S-Bahn-Rings wurde bereits 1929 in Betrieb genommen. Dadurch wurde die Siemensstadt auf dem Schienenweg erschlossen. Seit 1980 fahren auf der Strecke keine Züge mehr. Die Strecke ist 4,5 Kilometer lang und führt von Jungfernheide nach Gartenfeld. Sie ist in drei Abschnitte gegliedert: Zentral ist das markante historische Stahlviadukt, nach Nordwesten schließt der bestehende Bahndamm Richtung Gartenfeld an und vom Viadukt Richtung Südosten besteht über zwei Spreequerungen die Anbindung nach Jungfernheide. Jetzt wird die Verbindung wiederbelebt, um neue Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen. Mit der Siemensbahn erhält die sogenannte Siemensstadt Square eine direkte Anbindung an die Ringbahn. Das ermöglicht auch schnelle Anschlüsse zum Berliner Hauptbahnhof und zum Flughafen Berlin Brandenburg (BER). Die Station Westhafen wird erweitert. Zudem wird eine Abstellanlage zwischen der Beusselstraße und dem Westhafen gebaut. Damit bleibt die Betriebsqualität auf der Ringbahn trotz der durch die Siemensbahn steigenden Zugzahlerhalten. Zudem wird untersucht, ob zur Erschließung weiterer neuer Wohngebiete westlich der Insel Gartenfeld eine Verlängerung möglich ist. Ab 2029 wird der Siemensstadt Square mit der S-Bahn zu erreichen sein.



Es ist geplant, die Strecke der Siemensbahn bis zum Jahr 2029 zu reaktivieren [Quelle: DB Netz AG]

Projekt

Klimafreundliche Mobilität für den Zukunftsort – die Siemensbahn startet neu. Anlass dafür ist das Projekt Siemensstadt Square auf dem Industriegelände in Spandau. Das neugestaltete Stadtquartier vereint moderne Arbeitsmodelle, Forschungs- und Produktionsbedingungen mit Wohnen und Leben. Neben Büro-, Forschungs- und Gewerbeflächen sind rund 3.000 Wohnungen, eine Schule und Kindertagesstätten geplant. Zur Förderung des Innovationsstandorts hat das Land Berlin in diesem Rahmen die Reaktivierung der Siemensbahn angestoßen und übernimmt im Rahmen des Projekts „i2030 – Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg“ die Finanzierung der Planungen.

Für das Erreichen der Klimaziele ist die Verkehrswende ein entscheidender Baustein. Das Projekt hat den besonderen Vorteil, dass eine vorhandene Strecke wieder in Betrieb genommen wird. Dadurch lässt sich der Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern. Dabei werden im Bereich der historischen Siemensbahn keine großen zusätzlichen Flächen und Grundstücke benötigt. Gleichzeitig kurbelt die Reaktivierung der Siemensbahn auch die Wiederbelebung des Quartiers an. Bahnbrachen werden aufgelöst. Somit kann die Wohnqualität an der Strecke gesteigert werden, zum Beispiel indem stillgelegte Bahnhöfe sich zu offenen Begegnungsstätten entwickeln.

Für die Reaktivierung der Siemensbahn werden rund 30 Brücken saniert oder neu gebaut. Zudem werden zahlreiche neue Stützwände hergestellt, zehn Kilometer Gleis verlegt und neue Weichen eingebaut. Außerdem ist die Installation neuer Signaltechnik notwendig. Die historischen Bahnhöfe Wernerwerk, Siemensstadt und Gartenfeld werden instandgesetzt und barrierefrei ausgebaut. Zusätzlich entstehen an den Bahnhöfen Jungfernheide und Westhafen neue Bahnsteige. Dadurch wird die Einfädelung der Siemensbahn in den S-Bahn-Ring gewährleistet. Der Denkmalschutz für den gesamten Spandauer Streckenabschnitt macht die Planungen zudem sehr anspruchsvoll.

Für den Bau von drei neuen Gleichrichterunterwerken müssen Flächen in Streckennähe zwischen Jungfernheide und Gartenfeld gefunden werden. Dadurch wird die Stromversorgung der S-Bahn nach heutigen Standards gewährleistet.

Die Strecke wird in Teilbereichen für eine Fahrgeschwindigkeit bis 80 km/h fit gemacht. Betrieblich wird elektronische beziehungsweise digitale Stellwerkstechnik eingesetzt. Somit wird das historische Stellwerk Gartenfeld keine Steuerungsfunktionen mehr übernehmen.

Die Kosten für das Projekt „Reaktivierung Siemensbahn“ liegen nach der gegenwärtigen Planung (Stand 2021) bei rund 500 Millionen Euro.

Zurück am Ring: Das Projekt gliedert sich in vier Abschnitte

Für die gesamte Strecke werden verschiedene technische Lösungsmöglichkeiten untersucht und analysiert. Im Fokus steht dabei, welche Bauwerke instandgesetzt und weiterverwendet werden können beziehungsweise welche Bauwerke neu gebaut werden müssen.

Projektabschnitt Westhafen/Beusselstraße

Die Nutzbarkeit des S-Bahnhofs Westhafen als Umsteigebahnhof wird optimiert und die Kapazitäten durch die Erweiterung von Fahrmöglichkeiten erhöht:

- Herstellung eines dritten S-Bahn-Gleises am Bahnhof Westhafen
- Ein- und Umbau einer Vielzahl von Weichenverbindungen
- Bau eines weiteren Mittelbahnsteigs inklusive Bahnsteigüberdachung, Bahnsteigzugängen, Übergang zur U-Bahnlinie U 9 und barrierefreier Erschließung des neuen Bahnsteigs
- Errichtung einer Abstellanlage zwischen dem Westhafen und der Beusselstraße
- Anpassung der Signaltechnik

Projektabschnitt Bahnhof Jungfernheide – Querung Altarm Spree

Der überwiegend in Dammlage verlaufende Streckenabschnitt von Jungfernheide über die Spree bis ans Spandauer Ufer wird komplett neu geplant. Folgende Arbeiten sind in Planung:

- Anpassung der Eisenbahnüberführung (EÜ) „Lise-Meitner-Straße“

- Anordnung einer Kehranlage zwischen Jungfernheide und der Lise-Meitner-Straße
- Bau einer dritten Bahnsteigkante inklusive Bahnsteigüberdachung, Zugangsbauwerken und barrierefreier Erschließung des neuen Bahnsteigs
- Errichtung erforderlicher Stützbauwerke und Verlängerungen der bestehenden Personenunterführung (Richtung Nordwesten) am Bahnhof Jungfernheide
- Herstellung eines dritten S-Bahn-Gleises im Umkreis des Bahnhofs Jungfernheide sowie eine Ein- und Ausfädelung der Siemensbahn aus der Ringbahn
- Rückbau des Gleichrichterunterwerks „Jungfernheide“ und Wiederaufbau am neuen Standort
- Neubau der EÜ „Tegeler Weg“ und „Obere Spreequerung“, nach Möglichkeit unter Weiterverwendung der historischen Pfeiler
- Neubau der EÜ „Untere Spreebrücke“
- Verlegen neuer Gleise, Weichen und Installation neuer Signaltechnik

Projektabschnitt Altarm Spree – Popitzweg (Historisches Stahlviadukt)

Zentral in diesem Abschnitt ist das markante historische Stahlviadukt. Folgende Arbeiten sind in Planung:

- Instandsetzung beziehungsweise Ertüchtigung des historischen Stahlviadukts
- Verlegen neuer Gleise, Weichen und Installation neuer Signaltechnik
- barrierefreie Erschließung und Instandsetzung der Station Wernerwerk inklusive Bahnsteigüberdachung und Zugangsbauwerken

Projektabschnitt Popitzweg –Bahnhof Gartenfeld (Historischer Bahndamm)

Dieser Abschnitt umfasst den historischen Bahndamm vom Popitzweg über den Bahnhof Siemensstadt bis zum Bahnhof Gartenfeld. Folgende Arbeiten sind in Planung:

- Instandsetzung des historischen Bahndamms
- Verlegen neuer Gleise, Weichen und Installation neuer Signaltechnik
- Instandsetzung oder Erneuerung einer Fußgängerunterführung sowie der folgenden EÜ:
 - Jungfernheideweg
 - Quellweg
 - Lehnter Steig
 - Rohrdamm
 - über die Straße am Schaltwerk
- Errichtung einer viergleisigen Abstellanlage am Bahnhof Gartenfeld
- barrierefreie Erschließung und Instandsetzung der Stationen Siemensstadt und Gartenfeld inklusive neuer Bahnsteigüberdachungen und Zugangsbauwerke

In Prüfung: Verlängerung über Gartenfeld hinaus

Neben den hier genannten Projektbestandteilen wird über eine Verlängerung der Siemensbahn über Gartenfeld hinaus diskutiert. Der Senat hat dazu eine Machbarkeitsstudie beauftragt. Die Ergebnisse wurden vom [Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg \(VBB\)](#) veröffentlicht:

- Für die Lage der Verlängerung der Siemensbahn werden in der Untersuchung drei Varianten aufgezeigt. Alle Varianten erhalten Haltepunkte im Bereich Gartenfeld, Wasserstadt und Hakenfelde.
- Die drei untersuchten Varianten sind grundsätzlich alle technisch realisierbar. Die Varianten mit Tunneln sind sehr wahrscheinlich mit hohen Kosten verbunden.

Weitere Planungen für die Verlängerung der Siemensbahn werden im Kontext einer gesamthaften Verkehrserschließung und der Straßenbahnverbindung im Korridor zwischen der Urban Tech Republic (ehemaliger Flughafen Tegel) und dem Rathaus Spandau geprüft. Hierdurch ist eine ausgewogene Abwägung hinsichtlich der zu realisierenden Verkehrsmittel möglich.

„Building Information Modeling“ (BIM)

Das Projekt „Siemensbahn Reaktivierung“ ist eines der Projekte, in denen das „Building Information Modeling“ (BIM) eingesetzt wird – ein Instrument zur innovativen Abwicklung von Infrastrukturprojekten, um unter anderem bessere Planungsqualität sowie höhere Kosten- und Terminalsicherheit zu erzielen. Mit BIM werden Planung, Ablauf und Nutzung von Bauwerken dreidimensional simuliert. Neben den geometrischen Informationen fließen auch Terminplan- und Kostenwerte in das Modell ein. Dadurch können Bau- und Kostenverläufe vorab simuliert, gesteuert und bei drohenden Mehrkosten frühzeitig korrigiert werden.

Zeitplan

Ende Oktober 2020 unterzeichneten die Deutsche Bahn AG und das Land Berlin die Finanzierungsvereinbarung für die Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung für den Wiederaufbau der Siemensbahn. Das Projekt ist ein Korridor des Programms „i2030 – Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg“. In diesem Programm planen die Länder Berlin und Brandenburg, die Deutsche Bahn AG und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) eine bessere Schieneninfrastruktur für die Hauptstadtregion.

Im Februar 2020 wurden bereits für eine erste Vermessung des Bahndammes Vegetationsarbeiten in Zusammenarbeit mit den zuständigen Naturschutzbehörden durchgeführt. Zwischen September 2020 und März 2021 rollte auf dem Stahlviadukt mit dem Bahnhof Wernerwerk bereits der Bagger, um das Bauwerk von altem Schotter und maroden Schwellen zu befreien.

Seit 2019 werden die für die Planung erforderlichen umfangreichen Grundlagen beziehungsweise in Archiven zusammengesucht. Dazu gehören unter anderem die noch immer nicht vollständig abgeschlossene Recherche nach den historischen Bestandsunterlagen und die Nacherstellung der fehlenden Pläne.

Sowohl für die Nachrechnung als auch für die Planung wird ein detailliertes Bestandsmodell benötigt. Durch die Recherche wurden für 17 der 71 Viaduktbauwerke Bestandspläne gefunden. Für alle weiteren Überbauten, die Bahnsteigbrücken und auch die Eisenbahnüberführung „Rohrdamm“ werden die Unterlagen manuell nacherstellt. Dafür wurden umfangreiche Laserscans gemacht, mit denen sogenannte Punktwolken erstellt werden. Die digitalisierten Messergebnisse, also die Punktwolken, werden in ein 3D-Modell überführt. Im Planungsbereich wird dazu das sogenannte Building Information Modeling (BIM) verwendet. Damit wird die Konstruktion mit einem sehr hohen Detailgrad nachmodelliert.

Derzeit wird eine umfangreiche Bauwerksprüfung durchgeführt. Zur Überprüfung der Materialeigenschaften werden unter anderem Stahl- und Betonproben entnommen. Parallel dazu wird auch der zukünftige Korrosionsschutz am Stahlviadukt getestet. Dafür prüfen drei Spezialfirmen für Lacke, welche Mischung für einen Neuanstrich des Viadukts möglich ist. Im November 2021 wurden dazu jeweils an einem Stahlpfeiler und einem Bereich des Überbaus Musterflächen mit verschiedenen Farbmischungen angelegt. Das Anlegen von Musterflächen ist bei einer Neubeschichtung alter Bauwerke immer erforderlich.

Die nächsten Schritte beinhalten den Abschluss der bereits laufenden statischen Nachrechnungen der Bestandsbauwerke, der Baustoffuntersuchungen und Bauwerksprüfungen.

Das Bauprojekt befindet sich seit Herbst 2021 in der Vorplanung. In dieser Planungsphase werden alle Grundlagen zusammengeführt. Daraus werden unterschiedliche technische Lösungsmöglichkeiten untersucht, um die Strecke mit all ihren Bauwerken wieder in Betrieb zu nehmen.

Für die Siemensbahn liegt seit 1927 das Planrecht vor. Für Teile der Strecke sind aufgrund von geplanten Änderungen der Eisenbahninfrastruktur für die Durchführung einiger relevanter Arbeiten Genehmigungsverfahren notwendig. Dazu zählen zum Beispiel der Bau einer dritten Bahnsteigkante im Bahnhof Jungfernheide sowie die Arbeiten an der oberen und unteren Spreebrücke. Die übrigen Arbeiten zur Instandsetzung der Strecke sind ohne ein solches Verfahren durchführbar.

Im Projektabschnitt Bahnhof Jungfernheide – Querung Altarm Spree ist dafür ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Bei diesem gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren werden Behörden und Bürger:innen beteiligt. Den Antrag zum Planrecht haben wir am 25. Januar 2024 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht. Das EBA hat nun Zeit, die Unterlagen gründlich zu prüfen und gegebenenfalls Anpassungen einzufordern. Sobald die Überarbeitung der Planungsunterlagen abgeschlossen ist, werden die Dokumente öffentlich ausgelegt. Die vom EBA festgestellten Planungsunterlagen bilden später die rechtliche Grundlage für die Bauausführung der Reaktivierung der Siemensbahn.

Für die Projektabschnitte Altarm Spree – Popitzweg (Historisches Stahlviadukt) und Popitzweg – Bahnhof Gartenfeld (Historischer Bahndamm) finden nach Vorliegen der Vorplanung Abstimmungen mit dem EBA zu eventuell erforderlichen punktuellen Verfahren statt.

Im Dezember 2023 unterzeichneten die Deutsche Bahn AG und das Land Berlin neue Finanzierungsverträge für fortgeschrittene Planungen und vorgezogene Bauarbeiten zur Reaktivierung der historischen Siemensbahn. So können wir am engen Zeitplan für die geplante Wiederinbetriebnahme festhalten. Dank der gesicherten Finanzierung durch das Land Berlin können wir voraussichtlich schon 2025 mit den ersten Arbeiten beginnen.

Voraussichtlich 2027 folgen die Hauptbauarbeiten.

Die Inbetriebnahme der Strecke ist für das Jahr 2029 vorgesehen.

Anwohnerinfo

Informationsveranstaltung im September 2023

Am 14. September 2023 haben wir im Panorama Congress Center in Berlin-Spandau eine öffentliche Informationsveranstaltung durchgeführt.

Insgesamt haben fast 400 Interessierte die Veranstaltung vor Ort oder per Webcast im Internet verfolgt. Begrüßt wurden sie von Alexander Kaczmarek (Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern), Manja Schreiner (Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt des Landes Berlin) sowie Thorsten Schatz (Bezirksstadtrat für Bauen, Planen, Natur- und Umweltschutz in Berlin-Spandau).

Thomas Ruffer (Leiter der Projekte Siemensbahn) stellte anschließend den Stand der Planungen vor und informierte über die konkreten Bauphasen der drei Projektabschnitte. Dank einer akkuraten Planung gehen wir davon aus, die Siemensbahn 2029 wieder in Betrieb nehmen zu können.

Im Anschluss an die Projektpräsentation hatten sowohl die Gäste im Saal als auch die digital zugeschalteten Interessierten Gelegenheit, Fragen zu stellen. Zahlreiche Punkte konnten durch Herrn Ruffer direkt vor Ort dargestellt und erläutert werden.

Von besonderem Interesse war unter anderem das Thema Lärmschutz. Hierzu erklärte Herr Ruffer, dass wir mehrere verschiedene Schallschutzvorhaben (zum Beispiel Unterschottermatten und Schienenschmieranlagen) zur Reduzierung von Fahrgeräuschen umsetzen werden.

Die im Rahmen der Informationsveranstaltung vorgestellte Präsentation können Sie unserem **Download-Bereich** entnehmen.

Die Antworten auf die Fragen der Teilnehmenden erhalten Sie in dem Handzettel „Reaktivierung Siemensbahn – Fragen und Antworten (FAQ) aus der Informationsveranstaltung am 14. September 2023“ in unserem **Download-Bereich**.

Tag der Schiene im September 2023

Am 15. September 2023 haben wir vier exklusive Touren auf der Siemensbahn angeboten. Sie konnten mit uns gemeinsam die beiden historischen Bahnhöfe Wernerwerk und Siemensstadt erkunden. Somit haben Sie einen persönlichen Eindruck von den Herausforderungen des Projektteams erhalten. Sie haben außerdem erfahren, welche Aufgaben bis zur erneuten Inbetriebnahme in 2029 noch anstehen.

Informationsveranstaltung im Mai 2023

Im Rahmen einer öffentlichen Informationsveranstaltung in Berlin-Charlottenburg haben wir am 13. Mai 2023 den Projektfortschritt des Vorhabens „Reaktivierung der historischen Siemensbahn“ vorgestellt.

Gut 100 Teilnehmer:innen aus dem Mierendorff-Kiez waren der Einladung zur Insel-Konferenz „Mobilität auf der nachhaltigen Mierendorff-Insel – Verbesserung der Lebensqualität“ in die Aula des Gottfried-Keller-Gymnasiums gefolgt und nutzten die Gelegenheit, Fragen zu stellen. Im Fokus standen hierbei die Pläne zum Umbau des S-Bahnhofs Jungfernheide.

Fotos der Siemensbahn gesucht

Die Siemensbahn und ihr historisches Viadukt wurden 1929 in Betrieb genommen. Rund 10 Jahre bevor Farbfotos flächendeckend eingesetzt werden konnten. Alle uns bekannten historischen Aufnahmen der Siemensbahn aus den Anfangszeiten liegen in schwarz-weiß vor. Für unseren Flyer haben wir zum Beispiel die historischen Bahnhofsbilder coloriert, um Ihnen ein Gefühl zu geben, wie die Bahnhöfe und das Viadukt ausgesehen haben könnten. An nur wenigen graffitifreien Stellen kann erahnt werden, wie die Farben wirklich waren und dass das Stahlviadukt einst im strahlenden Blau glänzte.

Dass wir bisher keine Farbfotos finden konnten, heißt aber nicht, dass es keine Farbfotos gibt. Daher benötigen wir **Ihre Unterstützung**. Helfen Sie uns, ein möglichst genaues Bild davon zu bekommen, wie das Viadukt und die Bahnhöfe in der Zeit von 1929 bis 1972 ausgesehen haben.

Wir freuen uns, wenn Sie uns **Fotos** und **historische Farbaufnahmen** der Siemensbahn, des Stahlviadukts, der Brücke über den Rohrdamm oder der drei Bahnhöfe Gartenfeld, Siemensstadt und Wernerwerk zur Verfügung stellen.

Ihre Aufnahmen senden Sie gerne digital an siemensbahn@deutschebahn.com oder per Post an DB InfraGO AG, Thomas Ruffer, Caroline-Michaelis-Straße 5-11, 10115 Berlin. Bitte geben Sie auch Ihre Kontaktdaten an.

Transparent-Enthüllung und Einladung in das Deutsche Technikmuseum in Berlin von Mai 2022 bis Mai 2023

Am 6. Mai 2022 fand im Beisein von Berlins Bürgermeistern Franziska Giffey am Bahnhof Siemensstadt eine Transparent-Enthüllung statt. Damit wird sichtbar, dass sich vor Ort etwas bewegt. Zudem informierte sich die Bürgermeisterin über den Stand der Arbeiten. Dabei betonte der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn Alexander Kaczmarek noch einmal, dass mit der Baukommunikation zur Wiederinbetriebnahme der Strecke begonnen wird. Zudem werden die Anwohnenden im Austausch mit den Projektpartner i2030 dauerhaft über die Fortschritte in der Planung und im Bau informiert.

Projektleiter Thomas Rüffer bestätigte, dass zurzeit die Grundlagen zusammengeführt und unterschiedliche Lösungsmöglichkeiten untersucht werden.

Im Berliner Technikmuseum gab es vom 13. Mai 2022 bis 31. Mai 2023 außerdem eine Sonderausstellung. In dieser wurde besonders die Frage zur Verkehrswende beantwortet. Mit dabei waren die i2030-Projekte Siemensbahn und Berlin-Spandau – Nauen.

Weitere Informationen können Sie der [Presseinformation](#) entnehmen.

Downloads

-  Handzettel Reaktivierung Siemensbahn – Fragen und Antworten (FAQ) aus der Informationsveranstaltung am 14. September 2023 (Stand Oktober 2023) [PDF | 273.3 kB]
-  Präsentation Reaktivierung Siemensbahn – Informationsveranstaltung am 14. September 2023 (Stand September 2023) [PDF | 2.6 MB]
-  Faltblatt Reaktivierung Siemensbahn – Zurück am Ring (Stand Januar 2022) [PDF | 688.1 kB]

Fahrplanänderungen

Während der Arbeiten sind Einschränkungen im Zugverkehr möglich. Weitere Informationen werden rechtzeitig bekanntgegeben.

Mediagaleric



Reaktivierung der Siemensbahn: Befliegung des gesamten ersten Bauabschnitts vom Bahnhof Jungfernheide bis zum Bahnhof Gartenfeld
YouTube: Befliegung der Strecke Berlin Jungfernheide – Gartenfeld (März 2024) [Quelle: Deutsche Bahn AG]



YouTube: Visualisierung des Bahnhofs Jungfernheide [Quelle: 3D-Stadtmodell „Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH, Stand: September 2023]



Visualisierung: Blick auf den modernisierten Bahnhof Jungfernheide [Quelle: 3D-Stadtmodell „Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH, Stand: September 2023]



Visualisierung: Blick auf den modernisierten Bahnhof Jungfernhöhe [Quelle: 3D-Stadtmodell „Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH, Stand: September 2023]



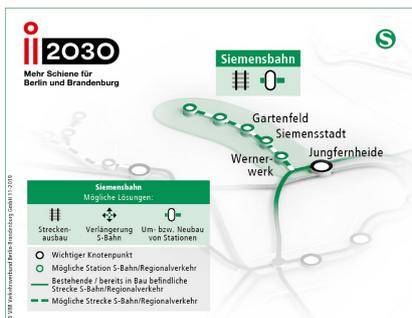
Visualisierung: Der Bahnhof Wernerwerk wird instandgesetzt und barrierefrei ausgebaut [Quelle: 3D-Stadtmodell „Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH, Stand: September 2023]



Visualisierung: Der Bahnhof Siemensstadt wird instandgesetzt und barrierefrei ausgebaut [Quelle: 3D-Stadtmodell „Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH, Stand: September 2023]



Visualisierung: Blick auf den erneuerten Bahnhof Gartenfeld [Quelle: 3D-Stadtmodell „Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH, Stand: September 2023]



Graphik: Verlauf und Stationen der reaktivierten Siemensbahn (November 2019) [Quelle: VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH]



Graphik: Streckenverlauf der reaktivierten Siemensbahn (Januar 2022) [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Thomas Rüffer (Leiter der Projekte Siemensbahn) ging zu Beginn seines Vortrags auch auf die Historie der S-Bahn-Strecke ein (September 2023) [Quelle: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt/Marc Vorwerk]



Alexander Kaczmarek (Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern), Manja Schreiner (Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt des Landes Berlin), Dr. Sören Wustrow (Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt) sowie Thorsten Schatz (Bezirksstadtrat für Bauen, Planen, Natur- und Umweltschutz in Berlin-Spandau) (v. l. n. r.) verfolgten den Vortrag aufmerksam (September 2023) [Quelle: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt/Marc Vorwerk]



Viele Fragen der Anwohner:innen konnten direkt vor Ort mit Thomas Rüffer (Leiter der Projekte Siemensbahn) erörtert werden (September 2023) [Quelle: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt/Marc Vorwerk]



Im Rahmen der Insel-Konferenz „Mobilität auf der nachhaltigen Mierendorff-Insel – Verbesserung der Lebensqualität“ konnten interessierte Bürger:innen am 13. Mai 2023 ihre konkreten Fragen zum Vorhaben „Reaktivierung der historischen Siemensbahn“ mit uns diskutieren (Mai 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Am 6. Mai 2022 fand im Beisein von Franziska Giffey (Regierende Bürgermeisterin Berlins), Gerhard Greiter (CEO Siemens Mobility Nordosteuropa), Cedrik Neike (Siemens-Vorstand und CEO Digital Industries), Alexander Kaczmarek (Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern) und Thomas Rüffer (Leiter der Projekte Siemensbahn DB Netz AG) (v. l. n. r.) eine Transparent-Enthüllung statt (Mai 2022) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben]



Am 6. Mai 2022 fand im Beisein von Thomas Dill (Bereichsleiter Center für Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH), Franziska Giffey (Regierende Bürgermeisterin Berlins) und Alexander Kaczmarek (Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern) (v. l. n. r.) eine Transparent-Enthüllung statt (Mai 2022) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben]



Die Brücke bei der Charlottenburger Schleuse zum Spandauer Ufer muss komplett neu gebaut werden. Die alte Brücke wurde im Rahmen des Ausbaus der Spreeschleuse 1997 zurückgebaut. Derzeit untersuchen wir, welche Brückenart dafür infrage kommt. Möglich wären zum Beispiel eine Stabbogenbrücke oder eine Fachwerkbrücke (November 2021) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Sebastian Elm]



Entlang der Gleise wird eine Einhausung hergestellt. Diese ist für den Auftrag der Musterflächen notwendig, anhand derer die Festlegung zum zukünftigen Korrosionsschutz getroffen wird (November 2021) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Sebastian Elm]



Blick von der Straße auf den S-Bahnhof Wernerwerk mit den beiden Gleisen auf dem Stahlviadukt (November 2021) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Sebastian Elm]



Auch die Gleiströge, welche zum S-Bahnhof Wernerwerk führen, werden erneuert (November 2021) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Sebastian Elm]



Blick von oben auf den S-Bahnhof Wernerwerk (November 2021) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Sebastian Elm]



Schutt, Wildwuchs und Hinterlassenschaften wurden bereits entfernt (Februar 2020) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Jonas Holthaus]



Seit 1980 ist die Siemensbahn außer Betrieb. Es ist geplant, diese bis zum Jahr 2029 zu reaktivieren

(Februar 2020) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Jonas Holthaus]



Es ist geplant, die historischen Verkehrsstationen Gartenfeld, Wernerwerk und Siemensstadt wieder in Betrieb zu nehmen (Februar 2020) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Jonas Holthaus]



Unterzeichnung des Finanzierungsvertrags von Planungsleistungen für das Infrastrukturvorhaben „i2030 – Siemensbahn“ am 28. Juni 2019 mit Enak Ferlemann (Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur), Michael Müller (Regierender Bürgermeister der Stadt Berlin), Ronald Pofalla (Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn AG) und Kathrin Schneider (Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) (v. l. n. r.) [Quelle: Deutsche Bahn AG]