

Projekt i2030

Immer mehr Menschen leben und arbeiten in Berlin und im benachbarten Brandenburg, wollen mobil sein und setzen dabei auf umweltfreundliches Bahnfahren. Das attraktive Angebot muss allerdings mit der steigenden Bevölkerungszahl und dem wachsenden Mobilitätsbedürfnis Schritt halten und sich weiterentwickeln.

Beim Projekt i2030 planen die Ländern Berlin und Brandenburg, DB Netz AG sowie der VBB, wie sich die Infrastruktur in den kommenden Jahren an die gestiegenen Anforderungen anpassen muss.

Die Siemensbahn ist ein Teilprojekt, das beim Projekt i2030 vorangetrieben werden.

Die Ziele sind klar definiert: Schnelle Verbindungen, pünktliche Züge und mehr Platz in der Bahn.

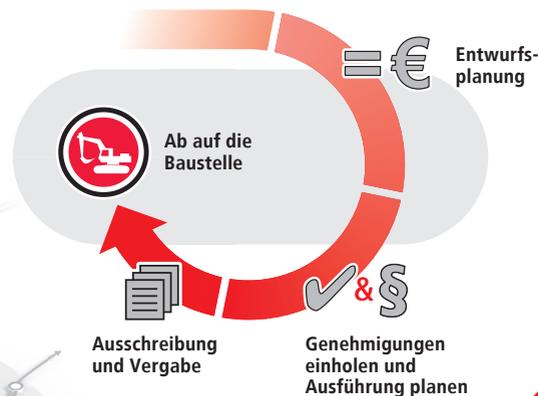
i2030 – mehr Schiene für Berlin und Brandenburg.

**Schnelle Verbindungen,
pünktliche Züge,
mehr Platz in der Bahn:
Attraktiveres Bahnangebot**

Aktuelle Planung:

- Vertiefte Grundlagenermittlung: Dabei wird insbesondere das ca. 800 m lange Bestandsviadukt auf Gebrauchstauglichkeit zur weiteren Verwendung geprüft.
- Erste Planungsleistungen für die Vorplanung erbracht: Das bezieht sich insbesondere auf Umweltstudien, Trassierungsstudien, Schallgutachten, Vermessung und Baugrundanalysen.
- Machbarkeitsstudie einer Streckenverlängerung über Gartenfeld hinaus: Es werden mögliche Trassenvarianten für eine Streckenverlängerung nach Hakenfelde unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten (z.B. Bebauung, Altlasten, Umwelt) untersucht und bewertet.

Weitere Schritte:



i2030

Herausgeber: VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
In Kooperation mit den Ländern Berlin und Brandenburg und der DB Netze AG
Hardenbergplatz 2 · 10623 Berlin
(030) 25 41 41 41 · www.i2030.de · Twitter: #i2030

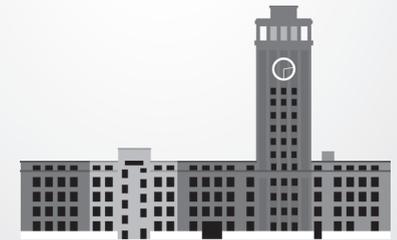
V.i.S.d.P.: Geschäftsführerin Susanne Henckel

Bildnachweis: DB Netz AG

Redaktionsschluss: Juni 2019

Mehr Schiene für
2030
Berlin & Brandenburg

Teilprojekt Siemensbahn



Geschichte der Siemensbahn

Die knapp viereinhalb Kilometer lange S-Bahn-Strecke der Siemensbahn zwischen Jungfernheide, Wernerwerk, Siemensstadt und Gartenfeld wurde zwischen 1927 und 1929 erbaut. Sie erschloss seinerzeit alle wichtigen Produktionsstätten der Firma Siemens und Halske. Von den rund 90.000 Mitarbeiter*innen nutzten täglich etwa 17.000 die S-Bahn von und zu ihrem Arbeitsplatz. Nach dem Krieg verlor die Siemensbahn an Bedeutung. Beim Reichsbahnerstreik im September 1980 fuhr der letzte Zug auf der Strecke.

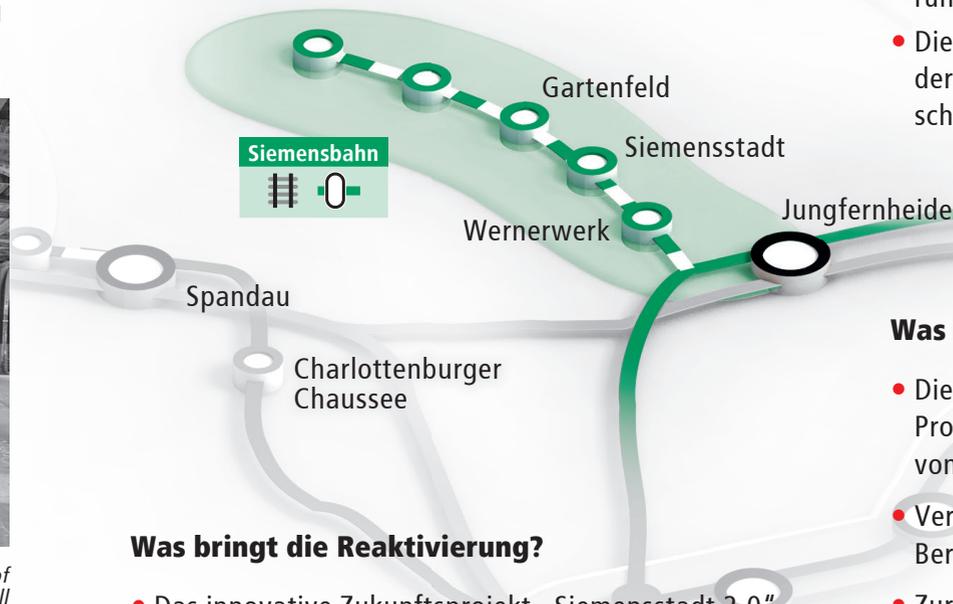
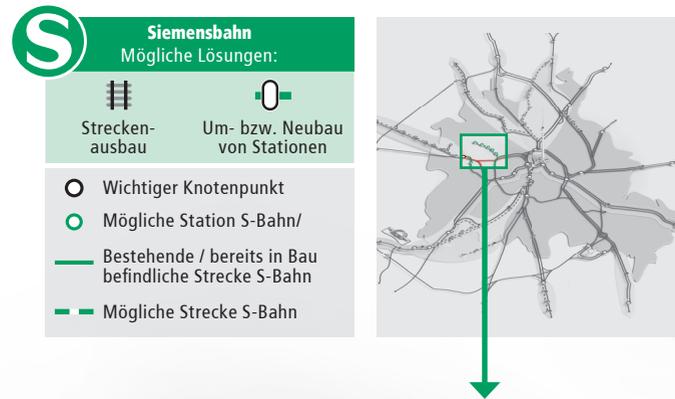
Im Oktober 2018 beschloss der Berliner Senat, die traditionsreiche S-Bahnstrecke wiederzubeleben. Auf dem historischen Gelände der Siemensstadt plant der Siemens-Konzern eine agile und moderne Arbeits- und Lebenswelt aufzubauen.



Bahnhof Siemensstadt aktuell



Bahnhof Siemensstadt vor der Eröffnung 1929



Was bringt die Reaktivierung?

- Das innovative Zukunftsprojekt „Siemensstadt 2.0“ bekommt eine schnelle Anbindung zum Hauptbahnhof und dem Flughafenexpress zum BER.
- Das wachsenden Siedlungsgebiet „Gartenfeld“ wird an die S-Bahn angebunden.
- Es werden Überlegungen für eine mögliche Streckenverlängerung der S-Bahn über „Gartenfeld“ hinaus getroffen.

Was sind die Herausforderungen?

- Der Streckenteil zwischen der Bezirksgrenze zu Spandau und Bahnhof Gartenfeld steht unter Denkmalschutz.
- Die Brücke über die Spree hätte eine Stützweite von ca. 70 Metern.
- Die Ringbahnkreuzung liegt in besonders schwierigen Baugrund.
- Das Viadukt mit dem Bahnhof Wernerwerk ist rund 800 Meter lang.
- Die gesamte Strecke befindet sich aufgrund der jahrzehntelangen Nichtbefahrung in einem schlechten Zustand.

Was ist geplant?

- Die derzeitigen Betrachtungen innerhalb des Projektes i2030 fokussieren die Reaktivierung von Jungfernheide bis Gartenfeld.
- Verlängerungsoptionen ergeben sich aus dem Berliner Flächennutzungsplan.
- Zur Einbindung in die Ringbahn wird die Errichtung einer dritten Bahnsteigkante am Bahnhof Jungfernheide untersucht.
- Die Bahnhöfe Wernerwerk und Siemensstadt verbleiben in vorhandener Lage.
- Für den Bahnhof Gartenfeld werden Varianten am historischen Standort untersucht.