

S-Bf Siemensstadt. Hier ist das städtebauliche Entrée des neuen Entwicklungsgebietes Siemensstadt 2.0 geplant. Im Hintergrund das historische Siemens-Schaltwerk-Hochhaus. Foto: Florian Müller

Berliner Fahrgastverband IGEB

S-Bahn trifft Straßenbahn

Planungen für Straßenbahn nach Hakenfelde jetzt beginnen!

Noch vor wenigen Jahren hätten die meisten Menschen der Siemensbahn zwischen Jungfernheide und Gartenfeld allenfalls eine Zukunft als Grünanlage oder Radweg zugebilligt. Nun aber nehmen die Pläne zur Reaktivierung der 4,5 Kilometer langen Strecke immer mehr Form an. Man kann davon ausgehen, dass die Siemensbahn auch langfristig in Gartenfeld enden wird. Soll die S-Bahn ein Erfolg werden, müssen

dort gute Anschlüsse Richtung Westen bestehen – vor allem nach Hakenfelde. Es ist also unerlässlich, im Nordwesten Berlins ein Netz von Bus- und Straßenbahnlinien zu schaffen, das Zubringerdienste zum Bahnhof Gartenfeld leistet, aber auch die Region erschließt. Weil die erforderlichen Planungen und Baumaßnahmen viel Zeit benötigen, muss der Berliner Senat jetzt mit den Arbeiten starten!

Wie bereits im SIGNAL 2/2019 (Seiten 15ff) berichtet, stellte der Siemens-Konzern im Jahre 2018 das Projekt Siemensstadt 2.0 vor, ein neuer Stadtteil zum Arbeiten und Wohnen mit einem „Innovations-Campus“. Bis zu 600 Millionen Euro sind für die Umsetzung dieser kühnen Pläne vorgesehen. In dem Betrag nicht enthalten sind die Kosten für die Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn. Deren Finanzierung und Realisierung hat das Land Berlin zugesagt.

Was von all den ambitionierten Plänen für „Siemensstadt 2.0“ nachher realisiert werden kann, bleibt freilich abzuwarten. Gute Aussichten jedenfalls hat die Reaktivierung der S-Bahn zwischen Jungfernheide und Gartenfeld.

Für Berliner Verhältnisse verblüffend schnell handelten hier die Beteiligten: Der Berliner Senat vereinbarte 2019 mit DB Netz die Finanzierung zur Planung der Wiederinbetriebnahme dieser S-Bahn-Strecke. Rasch machte sich die DB seit Bekanntwerden der Pläne des Siemens-Konzerns ans Werk, die Trasse der Siemensbahn zu untersuchen. Mehr noch: Im Januar 2020 wurde die Trasse von der Vegetation befreit, die sich auf den Anlagen der seit 1980 brach liegenden S-Bahn-Strecke angesiedelt hatte.

Wesentlich für dieses Projekt ist, dass die Strecke nie förmlich stillgelegt wurde. Sie ist nur „vorübergehend außer Betrieb“ und zurzeit in einem „nicht befahrbaren Zustand“. Deshalb ist für den Wiederaufbau auch keine Nutzen-Kosten-Untersuchung erforder-

lich, die aufgrund überholter Kriterien schon so manches sinnvolle Projekt verzögert oder verhindert hat.

Wiederaufbau der Bestandsstrecke – ohne Verlängerung!

Eine Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn bis 2029 – dem 100-jährigen Jubiläum der Strecke – ist aber nur zu schaffen, wenn man bis auf Weiteres darauf verzichtet, die Strecke über Gartenfeld hinaus nach Hakenfelde zu verlängern und nur den Bestand bis Gartenfeld wieder aufbaut. Andernfalls würde sich das Projekt um viele Jahre verzögern.

Zwar läuft derzeit eine von DB Netz in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Siemensbahn Richtung

Westen mit Havel-Querung. Allerdings dürften nicht zuletzt die gravierenden Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die öffentlichen Haushalte dafür sorgen, dass die Investitionsmittel für Eisenbahn-Infrastrukturen für einige Jahre wieder knapper ausfallen werden.

Aus diesen Gründen wird man also mit dem entsprechend aufwändigen Bau einer S-Bahn-Strecke im Tunnel oder im Einschnitt Richtung Hakenfelde wohl erst in fernerer Zukunft rechnen können – wenn überhaupt.

Dessen ungeachtet ist es natürlich geboten, nach Vorliegen der Machbarkeitsstudie eine Trasse für eine S-Bahn-Verlängerung nach Hakenfelde nicht zu verbauen. Doch sprechen nicht nur die hohen Kosten gegen eine schnelle Verlängerung der Siemensbahn nach Hakenfelde, denn für die Erschließung der Region sind andere Lösungen günstiger.

Kritiker des Wiederaufbaus verweisen auf die innerhalb des Ortsteils Siemensstadt weitgehend parallel zur Siemensbahn verlaufende U7, die zur Erschließung ausreicht. Aber viele Fahrgäste aus diesem Ortsteil werden künftig die S-Bahn nutzen, wenn sie beispielsweise zum Hauptbahnhof oder zum Potsdamer Platz gelangen wollen. Und am Endbahnhof Gartenfeld ist die U7 keine Konkurrenz zur S-Bahn, zumindest nicht im fußläufigen Einzugsbereich.

Umsteigeknoten Gartenfeld

Der zu reaktivierende S-Bahnhof Gartenfeld hat ein herausragendes Potenzial für eine leistungsfähige Schnittstelle zwischen dem S-Bahn- und dem Busnetz sowie künftig zur Straßenbahn. Derzeit wird Gartenfeld tagsüber bereits durch die Busse X33 und 133 bedient. Wenn die S-Bahn wieder fährt, dürften hier von diesen beiden Linien viele zusätzliche Fahrgäste umsteigen.

Wichtiger noch sind die Entwicklungen in der weiter westlich gelegenen Wasserstadt sowie im Ortsteil Hakenfelde des Bezirks Spandau. Seit einigen Jahren wird dort in großem Umfang gebaut – und der Trend hält an. Nicht nur immer mehr Familien ziehen in diese Gegend, sondern es siedeln sich auch weitere Betriebe westlich der Havel an. Das Bezirksamt Spandau beispielsweise hat bereits Teile seiner Verwaltung in das sogenannte Carossa-Quartier verlagert, gelegen in der Streitstraße in Hakenfelde.

Die Gegend wird heute durch einen überlasteten Busverkehr hauptsächlich in Nord-Süd-Richtung erschlossen, wodurch vor allem das Zentrum des Bezirks Spandau gut erreichbar ist. Aber die Busse sind überfüllt und oft unpünktlich. Auch wenn sich die BVG in den letzten Jahren durchaus Mühe gegeben hat, das Busnetz dort zu verbessern, erfordern die vorhandenen und die noch zu erwartenden Fahrgastzahlen unbedingt den Anschluss der Gegend an den Schienenverkehr.

Hinzu kommen werden in den nächsten Jahren noch weitere erhebliche Verkehrs-



S-Bf Gartenfeld. Die Endstation der Siemensbahn muss zum Umsteigeknoten zwischen S-Bahn und Straßenbahn entwickelt werden.
Foto: Florian Müller

ströme Richtung Kurt-Schumacher-Platz, insbesondere zur künftigen „Urban Tech Republic“ (UTR) auf dem Gelände des am 8. November geschlossenen Flughafens Tegel. Um die verschiedenen Lastrichtungen zu bedienen und die (künftig) weitläufig besiedelte Region zu erschließen, ist die Straßenbahn die beste Lösung: mit Strecken von Hakenfelde Richtung Rathaus Spandau, nach Hennigsdorf sowie über S-Bahnhof Gartenfeld Richtung Haselhorst und Kurt-Schumacher-Platz.

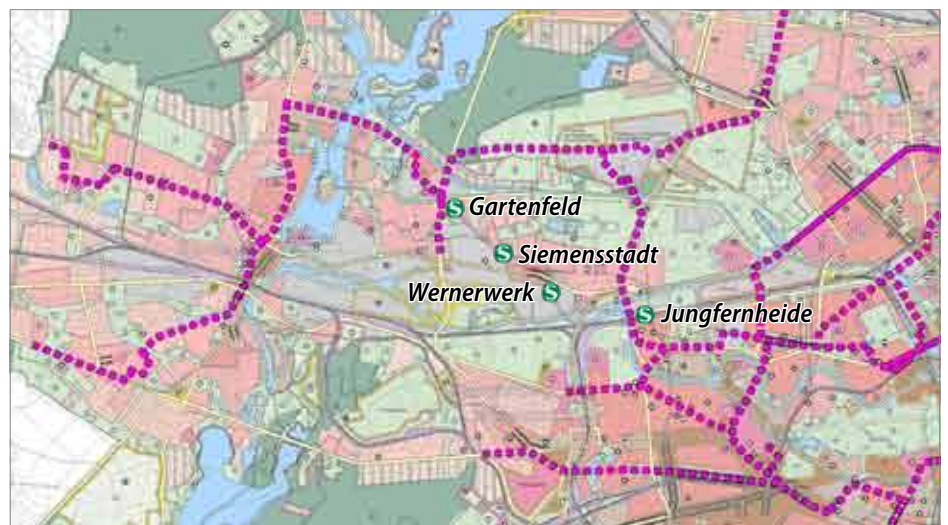
Dabei an zentraler Stelle gelegen: der S-Bahnhof Gartenfeld, der zum Umsteigen auch deshalb so gut geeignet ist, weil er ebenerdig liegt. Es müssen also keine Treppen überwunden werden, um zu den weiterführenden Bus- und künftigen Straßenbahn-Linien zu gelangen. Im Falle einer Verlängerung der S-Bahn nach Hakenfelde müsste die S-Bahn in einen Tunnel oder in Dammlage verlegt werden – der Vorteil ei-

nes höhengleichen Zugangs zur Siemensbahn würde dann entfallen.

Darüber hinaus bietet sich Gartenfeld gut für Fahrgäste mit Fahrrädern an: Nicht nur diverse Wohn- und Gewerbegebiete, sondern auch der südliche Tegeler See bzw. Saatwinkel lassen sich von dort durch recht kurze Fahrradfahrten bequem erreichen. Der S-Bahnhof Gartenfeld dürfte also künftig nicht zuletzt eine erhebliche Bedeutung für Bike & Ride sowie für den Ausflugsverkehr haben.

Ergänzend dazu bietet das noch vorhandene und zu erhaltende Bahnhofsgebäude in Gartenfeld günstige Voraussetzungen, dort ankommende Fahrgäste mit Informationen und Waren des täglichen Bedarfs zu versorgen.

In der direkten Umgebung des Bahnhofs Gartenfeld wiederum hat bereits erhebliche Bautätigkeit für Wohnungsbau begonnen. Auch das erfordert neben der S-Bahn at-



Der Berliner Senat plant drei Straßenbahnstrecken zum S-Bf Gartenfeld: Eine von Westen aus Hakenfelde, eine von Nordosten aus dem neuen Stadtteil auf dem bisherigen Flughafen Tegel und eine von Süden vom U-Bf Paulsternstraße – dargestellt in der „Themenkarte Straßenbahn“ zum Flächennutzungsplan. Auch im Zielnetz vom „Bündnis pro Straßenbahn“ ist eine Straßenbahnerschließung für diesen Raum vorgesehen (prostrassenbahn-berlin.de).

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Stand Januar 2020, Eintragung: IGEB



Auf der Insel Gartenfeld sind Arbeiten zur Baufeldfreimachung im Gange. Anstelle der Industrie- und Lagerhallen soll ein großes Wohngebiet entstehen, das mit längeren Fußwegen an den historischen Bahnhof Gartenfeld angebunden ist. Eine Straßenbahn soll das neue Wohngebiet hineinfahren.
Foto: Florian Müller

traktive Bus- und Straßenbahnstrecken in verschiedene Richtungen.

U65-Projekt zu den Akten legen!

Für die Erschließung des Nordwestens Berlins ist außerdem das seit einigen Monaten vorliegende inoffizielle Ergebnis der Untersuchung einer als U 65 bezeichneten Zweigstrecke von der U 6 bedeutsam. Die U 65 soll nördlich des U-Bahnhofs Kurt-Schumacher Platz Richtung Westen abzweigen und den erwähnten künftigen Forschungs- und Industriepark UTR an das U-Bahn-Netz anbinden.

Keine der untersuchten U 65-Varianten kann indessen überzeugen: Sie sind allesamt von den Baukosten her mehr oder minder

teuer (275 bis 607 Millionen Euro), teilweise nur schwer umsetzbar, weil Bauwerke oder Straßen im Weg sind, und sie würden auf der U 6 wohl zur Ausdünnung des Angebots nach Alt-Tegel führen. Lediglich für eine der Varianten werden 15 000 Fahrgäste täglich prognostiziert. Selbst wenn es schließlich etwas mehr werden sollten: Die Nachfrage lohnt den Aufwand bei weitem nicht.

Nachteilig wäre zudem, dass für den Bau der Ausfädelung der U 65 aus der U 6 auf dem nördlichen Abschnitt für mehrere Jahre keine Züge mehr fahren könnten. Tegel wäre vom U-Bahn-Netz abgekoppelt.

Daher sollte die Überlegung einer von der U 6 abzweigenden Stichstrecke aufgegeben



An der Daumstraße in Haselhorst wachsen die Wohnhäuser in die Höhe. Auch in der Nachbarschaft wird an beiden Ufern der Havel („Wasserstadt Oberhavel“) der Wohnungsbau vorangetrieben. Eine Verkehrserschließung besteht bisher nur durch (überlastete) Busse – und das eigene Auto. Die Straßenbahn zum S-Bahnhof Gartenfeld würde die Situation deutlich verbessern. Deshalb muss umgehend mit den Planungen begonnen werden.
Foto: Florian Müller

und auf dem einstigen Flughafengelände und in dessen Umgebung großräumig ein Straßenbahnnetz geschaffen werden, das für Verbindungen nicht nur Richtung Kurt-Schumacher-Platz, Wittenau und Pankow, sondern auch nach Gartenfeld, Hakenfelde, Jungfernheide und Rathaus Spandau sorgen würde.

Spandauer Straßenbahnnetz planen

Was durchaus noch etwas wie eine ferne Utopie klingt, ist immerhin bereits im Flächennutzungsplan enthalten: Der Berliner Senat hat auf der Grundlage des Bedarfsplans zum Nahverkehrsplan eine Themenkarte für ein Straßenbahnnetz erstellt (siehe SIGNAL 2/2019, Seite 19). Demnach sollen künftig Straßenbahnen zwischen Kurt-Schumacher-Platz und Jungfernheide sowie nördlich des Saatwinkler Damms über das Gelände des einstigen Flughafens Tegel nach Hakenfelde verkehren, darüber hinaus zwischen Hakenfelde nach Haselhorst sowie Richtung Spandauer Zentrum.

Dabei ist es nicht zwingend, dass das Spandauer Straßenbahnnetz von Anfang an gleismäßig mit dem Berliner Netz verbunden sein muss. Es könnte zu Beginn auch ein eigenständiges „Spandauer Inselnetz“ mit Betriebsbahnhof sein, das perspektivisch mit dem Berliner Netz zusammenwächst. So ließen sich die verkehrlich dringlichen Abschnitte in Spandau schon früher in Betrieb nehmen.

Weil der Nordwesten Berlins immer stärker besiedelt wird und weitere Projekte in den Startlöchern stehen, ist es unerlässlich, die geplanten Straßenbahnstrecken rasch zu realisieren. Mit der Reaktivierung der Siemensbahn ist diese Aufgabe noch dringlicher geworden! Weil ein solches Vorhaben einer zeitaufwändigen Planung und einer sorgfältigen Bürgerbeteiligung bedarf, muss der Berliner Senat unverzüglich mit den Arbeiten beginnen, damit zeitnah zur Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn auch das ergänzende Straßenbahnnetz zur Verfügung steht!

Bis zur Fertigstellung eines örtlichen Straßenbahnnetzes sollte zunächst eine Metrobus-Linie eingerichtet werden, die vom Kurt-Schumacher-Platz via S-Bahnhof Gartenfeld Richtung Hakenfelde führt. Der heutige Bus 139 ist zu erhalten und mittelfristig seinerseits zum Metrobus aufzuwerten. Am S-Bahnhof Wernerwerk erreicht er die Siemensbahn. Heute werden die Flächen dort noch in erheblichem Umfang lediglich als Parkplätze genutzt. Dies gilt es künftig zugunsten einer dichteren Bebauung einzuschränken, und die verbleibenden unverzichtbaren Stellplätze sind so weit wie möglich in Tiefgaragen zu verlegen.

Die Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn sollte also – im doppelten Sinne des Wortes – richtungsweisend für einen attraktiven Bus- und Straßenbahnverkehr im Nordwesten Berlins sein!
hjb