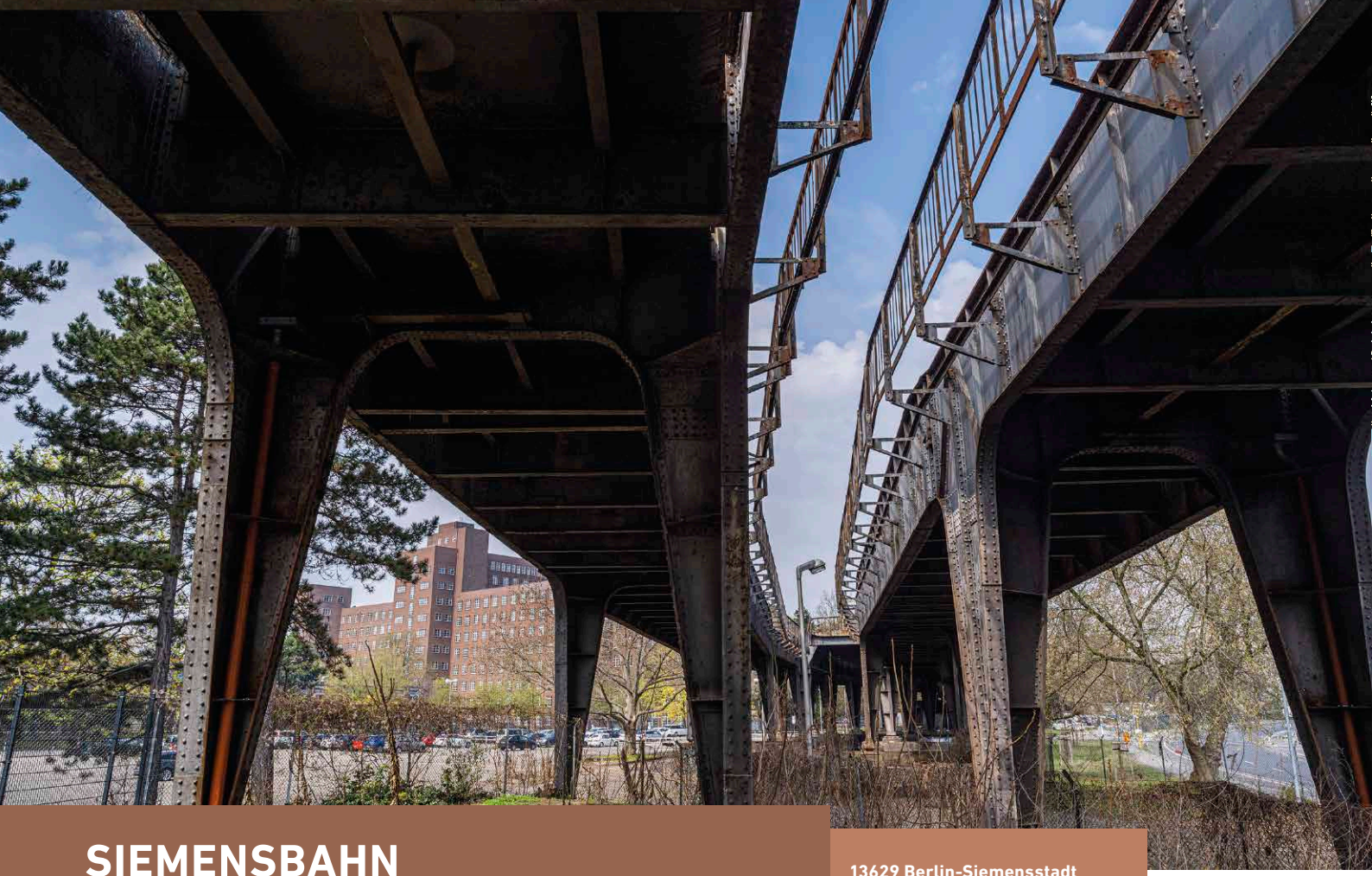

SIEMENSBAHN

Im Dezember 1929 titelte die Berliner Presse: „Siemens schenkt der Reichsbahn eine Eisenbahn". Uneigennützig war dieses Geschenk nicht: Der Elektrokonzern hatte die Anbindung an den nördlichen Teil der Ringbahn gebaut und finanziert, um Pluspunkte im Wettbewerb um qualifizierte Fachkräfte zu sammeln. Dank der Siemensbahn gelangten viele Tausend Beschäftigte nun schneller und entspannter an ihren Arbeitsplatz. 1980 wurde die knapp fünf Kilometer lange S-Bahn-Strecke stillgelegt. Im Rahmen des Projekts der „neuen Siemensstadt" soll sich dies bis 2029 ändern.

13629 Berlin-Siemensstadt

Baujahr/Bauherren
1927–1929/Siemens & Halske AG, Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Architekten
Hans Hertlein
Denkmalschutz
Gesamtanlage
Eigentümer heute
DB Netz AG
Nutzung heute
stillgelegte S-Bahn-Strecke, Wiederinbetriebnahme und Ausbau bis 2029 geplant

↑

© Andreas FranzXaver Süß

Logistische Herausforderung

Mitte der 1920er-Jahre waren in Siemensstadt mehr als 55.000 Menschen beschäftigt. Die überwiegende Mehrheit von ihnen wohnte in den nördlichen und nordwestlichen Bezirken Berlins. Für ihren Arbeitsweg waren sie auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen: Siemens-interne Umfragen ergaben, dass die meisten Beschäftigten mit der Stadt- und Ringbahn bis zum Bahnhof Jungfernheide fuhren und dort in die Straßenbahn umstiegen. Zur Hauptverkehrszeit waren so viele Pendler von und nach Siemensstadt unterwegs, dass es wiederholt zu Auseinandersetzungen und Handgreiflichkeiten kam. Versuche, dieser logistischen Herausforderung durch Staffelung der Arbeitszeiten zu begegnen, scheiterten. Stattdessen häuften sich Beschwerden über die schlechte Verkehrsanbindung und die unzumutbaren Zustände. Da der Straßenbahntakt nicht weiter verdichtet werden konnte und das Industrieareal vor allem in nördliche Richtung ausgebaut wurde, beschloss der Elektrokonzern 1925, in Eigenregie eine Schnellbahn quer durch Siemensstadt zu errichten.

Großzügiges Weihnachtsgeschenk

Die Bauleitung der 4,7 Kilometer langen Stichbahn übernahm die Siemens-Bauabteilung. Sämtliche Arbeiten wurden unter Aufsicht und gemäß den Vorschriften der Deutschen Reichsbahn ausgeführt. Die Baukosten beliefen sich auf insgesamt 14 Millionen Reichsmark (RM), die nahezu komplett von Siemens getragen wurden. Als die fertiggestellte Bahnstrecke im Dezember 1929 in den Besitz der Reichsbahn überging, zahlte diese lediglich

drei Millionen RM an das Elektrounternehmen. In seiner Rede anlässlich der Einweihung der Bahn bedankte sich Julius Dorpmüller, der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, denn auch für das großzügige „Weihnachtsgeschenk“.

Im Fünf-Minuten-Takt

Die zweigleisige, vollständig elektrifizierte Siemensbahn führte von dem an der Ringbahn gelegenen Bahnhof Jungfernheide über die Stationen „Wernerwerk“ (01) und „Siemensstadt“ (02) bis nach „Gartenfeld“ (03). Die Fahrtzeit lag unter zehn Minuten. Im Berufsverkehr fuhren die Pendlerzüge im Zehn-, zu Stoßzeiten im Fünf-Minuten-Takt. Bereits Anfang der 1930er-Jahre waren täglich rund 35.000 Menschen mit der Bahn unterwegs. In der Folge nahm der Berufspendlerverkehr stetig zu.
Ab 1943 wurde der Zugverkehr kriegsbedingt zunehmend eingeschränkt. Ende des Zweiten Weltkriegs war die Bahntrasse teilweise zerstört. Darüber hinaus demontierten sowjetische Truppen Teile der Gleisanlagen. Dennoch konnte die Siemensbahn, eingleisig und mit stark reduzierter Taktfolge, Mitte September 1945 wieder in Betrieb gehen. Erst Ende 1956 wurde der zweigleisige Zugverkehr zwischen Jungfernheide und Gartenfeld wieder aufgenommen.

Auf dem Abstellgleis

Der Bau der Berliner Mauer am 13. August 1961 hatte weitreichende Konsequenzen für den S-Bahnverkehr: Als Zeichen des Protests boykottierte West-Berlin das von der DDR-Reichsbahn betriebene Verkehrsmittel – und damit auch die Siemensbahn. Bis Anfang der 1970er-Jahre brachen die Fahrgastzahlen um 75 Prozent ein. Eine Entwicklung, die sicher auch dem zunehmenden Individual-, Bus- und U-Bahn-Verkehr geschuldet war. Im Herbst 1976 fuhren werktags im Schnitt nur noch 2.000 Personen mit der Siemensbahn. Ein Streik der bei der DDR-Reichsbahn beschäftigten West-Berliner besiegelte schließlich deren Aus: Am 17. September 1980 wurde die Strecke ersatzlos stillgelegt.
Nach der Wende wurden Reaktivierung und Verlängerung der Siemensbahn wiederholt diskutiert. Ohne Erfolg. Zu gering war das Verkehrsaufkommen im Einzugsgebiet der Bahn. Dies wird sich im Zuge der Neugestaltung der Siemensstadt und der großen Spandauer Wohnungsbauprojekte jedoch ändern. Entsprechend haben das Land Berlin und die Deutsche Bahn beschlossen, die Siemensbahn bis 2029 zu reaktivieren und zu modernisieren. Pünktlich zum 100. Geburtstag sollen auf der historischen Strecke wieder Züge rollen.

Infos für Neugierige
Buchtipp
Bley, Peter: Die Siemensbahn Jungfernheide–Gartenfeld, Berlin 2020

Geschichte der Siemensbahn
stadtschnellbahn-berlin.de/strecken/15/index.php

Planungen im Rahmen des Projekts i2030
i2030.de/siemensbahn/

Viaduktstrecke, 1939. Die Bahn wurde größtenteils in Hochlage gebaut. In der Nähe des S-Bahnhofs Wernerwerk verläuft die Trasse auf einem Viadukt aus Stahlträgerbrücken. © SHI, A 825

Bahnsteig Siemensstadt, 1929. Wer im Verwaltungsgebäude, im Dynamo- oder im Schaltwerk arbeitete, nutzte den S-Bahnhof Siemensstadt. © SHI, EB IV 3986 300

Bahnsteig Siemensstadt, 2007. Seit ihrer Stillegung gehören die Trasse und die Stationen der Siemensbahn zu den attraktivsten „lost places“ der Hauptstadt. © Matthias Manske