Ausgabe Dezember 2019

LIEBE CHARLOTTENBURGERINNEN UND CHARLOTTENBURGER,

LIEBE NACHBARINNEN UND NACHBARN,

LIEBE GENOSSINNEN UND GENOSSEN,

im Charlottenburger Norden ist immer viel los. Damit Sie stets auf dem Laufenden bleiben, informiere ich Sie einmal monatlich mit meinem **Abgeordneten-Newsletter** über das Neueste aus dem Abgeordnetenhaus, dem Bundestag, der Bezirksverordnetenversammlung und aus dem Kiez.

Diesmal berichte ich über die abgeschlossenen Haushaltsberatungen und was der Haushalt für die Bürgerinnen und Bürger in Charlottenburg-Wilmersdorf bringt. Des Weiteren gab es eine Überraschung bei dem Gutachterverfahren am Halemweg. Zu guter Letzt berichte ich noch über meinen vergangenen „Fraktion vor Ort“- Termin.

Viel Spaß beim Lesen!

Am 13. Dezember 2019 lade ich ab 17 Uhr zum gemeinsamen Jahresausklang bei Glühwein und Lebkuchen in mein Kiezbüro ein (Tauroggener Straße 45). Sie sind herzlich eingeladen!

Ich wünsche Ihnen frohe Festtage und einen guten Rutsch ins Jahr 2020!

Für weitere aktuelle Informationen besuchen Sie gern auch meine Social-Media-Kanäle:

Webseite: http://www.christian-hochgrebe.de/
Facebook: https://www.facebook.com/hochgrebeimparlament/
Instagram: https://www.instagram.com/christian.hochgrebe/

Herzlichst, Ihr

Christian Hochgrebe

Mitglied des Abgeordnetenhauses von Berlin

Doppelhaushalt für das Land Berlin für die Jahre 2020 und 2021

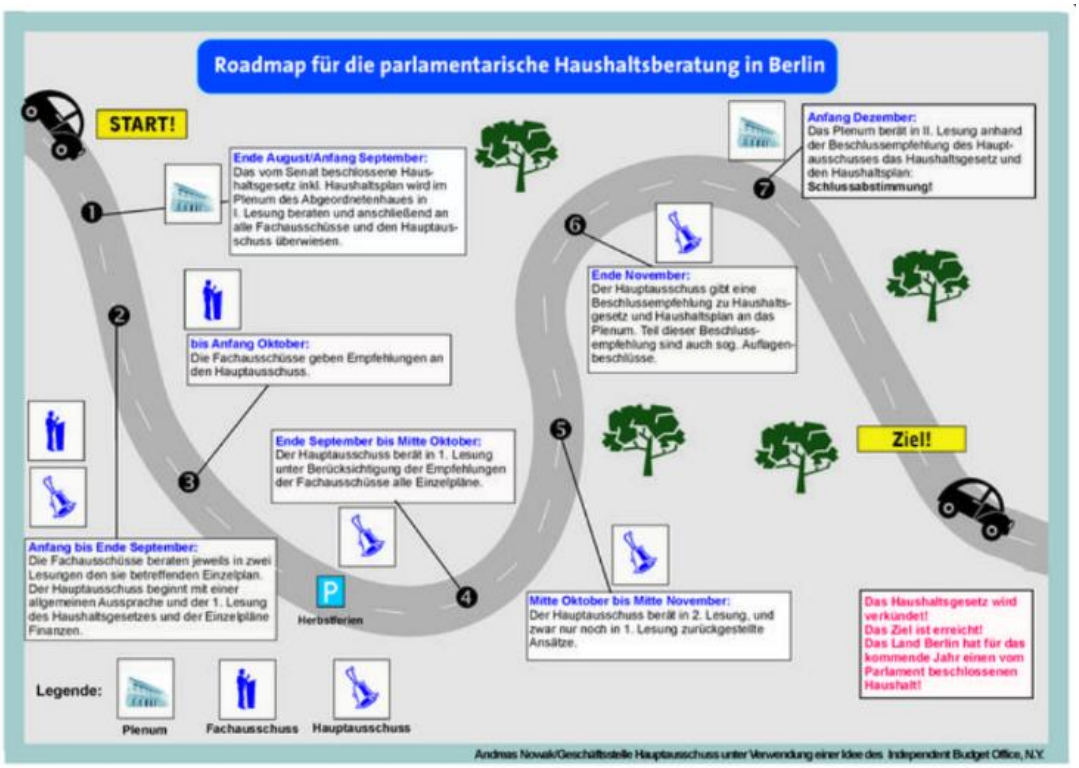
Im Juli 2019 hat die Berliner Landesregierung dem Parlament den Entwurf für den neuen Haushalt für das Land Berlin für die Jahre 2020 und 2021 vorgelegt. Am 04.12.2019 hat der Hauptausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses dem Parlament das „Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans von Berlin für die Haushaltsjahre 2020 und 2021“ vorgelegt, das in der Plenarsitzung vom 12.12.2019 beschlossen wurde.

Was haben wir in den letzten sechs Monaten getan?

Die Fachausschüsse des Berliner Abgeordnetenhauses haben jeden Einzelplan in zwei Lesungen detailliert diskutiert und geprüft und Änderungen vorgeschlagen. Der Hauptausschuss hat die Ergebnisse hieraus ebenfalls in zwei Lesungen beraten und in den Etat-Entwurf für den Doppelhaushalt 2020/2021 eingebracht.

Der Haushaltsplan umfasst insgesamt 3.568 Seiten. Alle Fraktionen haben insgesamt 1.354 Änderungsanträge eingebracht und 2.383 Berichtsaufträge an die Senatsverwaltungen erteilt. Die Beschlussprotokolle der Sitzungen des Hauptausschusses füllen insgesamt 1.636 Seiten.

Haushalts- und Finanzpolitik ist in Zahlen gegossene Politik. Wir stellen mit dem neuen Doppelhaushalt die Weichen und Schwerpunkte für die Politik für die nächsten beiden Jahre.



Steigende Mieten und Kosten belasten die Einkommen der Berlinerinnen und Berliner. Wir sorgen für Entlastung: Mit der **Berlin-Pauschale**, einem höheren **Mindestlohn** und der **Abschaffung der Kita- und Hortgebühren**, mit **kostenfreiem Schulessen** und **Schülerticket**. Und wir frieren mit dem **Mietendeckel** die Mieten für fünf Jahre ein.

Wir investieren in die gesamte Stadt. Wir konsolidieren weiter unseren immer noch hohen Schuldenstand, den wir geerbt haben.

In den Haushaltberatungen war ich intensiv beteiligt als Berichterstatter der SPD-Fraktion für die Einzelpläne 05 und 06. Der Einzelplan 05 – Inneres und Sport – hat ein Volumen von etwa 2,5 Milliarden Euro, der Einzelplan 06 – Justiz, Verbraucherschutz und Antidiskriminierung – ein Volumen von etwa 1,1 Milliarden. Euro.

Einzelplan 05 – Inneres und Sport

Es ist mir ein wichtiges Anliegen, unser Ziel, **mehr Personal für Polizei und Feuerwehr** zu schaffen, weiter voranzutreiben. Wir stärken die Garanten für unsere Sicherheit. Das ist gut für Berlin und ein wichtiges Signal des Respekts und der Anerkennung für die Kolleginnen und Kollegen der Polizei Berlin und der Berliner Feuerwehr.

Über beide Jahre 2020 und 2021 gibt es **über 850 Stellen** zusätzliche Stellen für die Polizei. Bei der Feuerwehr kommen **über 400 neue Stellen** hinzu. Für Polizei und Feuerwehr sanieren und bauen wir Gebäude, schaffen neue Einsatzfahrzeuge an und investieren in die Ausstattung. Die **BFRA**, die Berliner Feuer- und Rettungsakademie, liegt mir besonders am Herzen, um eine gute Ausbildung bei der Feuerwehr zu gewährleisten.

Unser Ziel ist ganz klar. Wir wollen die sichtbare **Präsenz der Polizei** in unserer Stadt erhöhen. Es geht besonders um die Erreichbarkeit und Sichtbarkeit der Polizei in den Wohnquartieren. Dazu werden mehr Kontaktbereichsbeamte im Kiez eingesetzt, die Fuß- und Fahrradstreifen werden ausgebaut und das Sicherheitsgefühl im Öffentlichen Personennahverkehr gestärkt.

Besonders spannend ist das Projekt der **kooperativen Leitstelle**, mit der wir die Notrufzentralen der 110 und der 112 zusammenlegen und so erhebliche Synergien und moderne Bedingungen vor Ort schaffen. Ich begleite dies nicht nur vor Ort, sondern habe auch stets ein wachsames Auge darauf, dass die gemeinsame Leitstelle von Polizei und Feuerwehr mit den erforderlichen Finanzmitteln ausgestattet wird.

Wir stärken den **Sport** in der Hauptstadt: Die Bäder-Betriebe werden weiter saniert und personell besser ausgestattet. Das Ehrenamt im Breitensport wird gestärkt. Wir richten 2023 die Special Olympics Weltspiele aus. Besonders am Herzen liegt mir die Sanierung des Jahn-Sportparks, die wir nun zügig voranbringen werden.

Einzelplan 06 – Justiz, Verbraucherschutz und Antidiskriminierung

Wir bauen insgesamt die Gerichte weiter aus, um effektive Rechtspflege für die Bürgerinnen und Bürger in Berlin zu gewährleisten. Die **Staatsanwaltschaft** Berlin erhält einen neuen Standort am Saatwinkler Damm. Sie wird ferner mit 32 neuen Stellen zur Bekämpfung der organisierten Kriminalität ausgestattet. Am **Strafgericht** (Landgericht) werden 7 große und 2 kleine Strafkammern neu eingerichtet. Und wir treiben die **Vermögensabschöpfung** illegal erworbener Vermögen weiter voran. Für das **Verwaltungsgericht** und zur Verbesserung der räumlichen Situation am Justizcampus Moabit entsteht ein neuer Standort im Kathreiner-Haus am Kleistpark.

Haushalt ist die in Zahlen gegossene Politik – für unsere Nachbarinnen und Nachbarn

Auch in vielen weiteren Bereichen haben wir in unseren Verhandlungen weitere Schwerpunkte gesetzt. So werden die **Musikschulen** gestärkt und finanziell deutliche besser ausgestattet. Wir haben die **STEMOS** (Stroke-Einsatz-Mobile) gesichert und schaffen neue **Rettungswagen** an. Auch der **Katastrophenschutz** wird Geld für neues Equipment erhalten. In unseren **Schulen** verbessern wir die **Reinigung** der Klassenräume und Toiletten und stellen hierfür insgesamt 16 Millionen. Euro bereit.

Wir im Charlottenburger Norden

Besonders stolz bin ich darauf, dass es gelungen ist, die Finanzierung der Reaktivierung der **Freilichtbühne** im Volkspark Jungfernheide zu verhandeln. Insgesamt 4 Millionen Euro stellt das Land Berlin zur Verfügung, damit die wunderschöne Freilichtbühne bei uns im Charlottenburger Norden bald wieder in neuem Glanze erstrahlen kann und ein wichtiger Kulturstandort reaktiviert wird. Vielleicht kann ja zum 100. Geburtstag des Volksparkes 2023 dort schon die Premiere stattfinden.

R2G macht Politik für die Berlinerinnen und Berliner: **solidarisch**, **nachhaltig** und **bezahlbar**.

SPD wirkt. Für unsere Nachbarinnen und Nachbarn.

Im Westen gibt's Neues

Berlin befindet sich im Wandel. Bagger, Kräne und Bauzäune finden sich an fast jeder Ecke. Diese werden demnächst auch im Charlottenburger Norden Einzug halten. Grund dafür ist der sogenannte Stadtumbau, ein von EU, Bund und Land kofinanziertes Städtebauförderprogramm, welches die Funktionsfähigkeit und die soziale Stabilität in der Stadt fördern und private Initiativen und Investitionen begünstigen soll. Auf diesem Weg werden die Kieze an die infrastrukturellen, wirtschaftlichen und demografischen Veränderungen unserer Zeit angepasst.

Die Neugestaltung des Gebietszentrums am Halemweg wird unter Beteiligung der betroffenen Bürger*innen und Kiezakteure entwickelt. Im ersten Schritt wurden die Stimmen der Nachbarn aufgenommen. Was wünschen sich die Anwohner*innen für ihren Kiez, was soll sich verändern? Alle Nachbarinnen und Nachbarn wurden eingeladen mit Vertretern der Architekturbüros zu diskutieren und ihre Sorgen und Wünsche zu äußern. Drei Bürogemeinschaften erarbeiteten in Folge erste Modelle. Im August 2019 wurden von jedem Büro zwei Konzepte vorstellen. Die jeweils erste Variante legte den Fokus auf die soziale Infrastruktur, die Entwürfe für die zweite Variante enthalten hingegen einen höheren Wohnanteil. Die insgesamt sechs Konzepte haben alle eins gemeinsam – sie rücken die soziale Infrastruktur in den Mittelpunkt des Kiezgeschehens. Die Bibliothek, das Stadtteil-, Jugend- und Gesundheitszentrum werde eine zentrale Position einnehmen. Auch die Wohnbebauung wird aufgelockert und somit Freifläche für das nachbarschaftliche Miteinander schaffen.

Nachdem die Anwohner*innen die Vorschläge diskutiert und ihre Bedenken notiert haben, traf die Jury eine Entscheidung. Die Arbeitsgemeinschaft yellow z mit häfner jiménez betcke jarosch landschaftsarchitektur gmbH und das Studio Schultz Granberg und bbz landschaftsarchitekten berlin wurden ausgewählt und kamen somit in den nächste Runde. Am vergangenen Donnerstag fand schließlich die zweite öffentliche Zwischenpräsentation statt. Bis dahin hatten die Planer und Architekten Zeit, um ihre Entwürfe an die Kritik anzupassen, sie weiterzuentwickeln und zu verfeinern. Am 28. November erschienen wieder zahlreiche interessierte Anwohner*innen im Stadtteilzentrum, um die Entwürfe unter die Lupe zu nehmen, um ihr Lob, aber auch ihre Kritik zu

äußern. Sorge besteht bei den Anwohner*innen vor allem hinsichtlich der Parkplatzsituation. Schon jetzt ist es zu Stoßzeiten nicht immer leicht am Halemweg einen Parkplatz zu finden. Eine potentielle Umnutzung des jetzigen Parkplatzes an der Ecke zur Toeplerstraße würde die Parkplatzsuche weiter erschweren. Die zwei Architekturbüros werden diese Sorgen in ihre Planung einfließen lassen und Lösungen finden. Eine simple Deckelung des Parkplatzes wurde hier bereits angesprochen.

Das Konzept des Büros yellow z zeichnet sich vor allem durch seinen großen, zentralen Quartiersplatz mit angeschlossenem Basketballplatz aus. Der Individual- und Busverkehr soll im Halemweg gänzlich verschwinden und auf die umliegenden Straßen umgeleitet werden. So kann hier eine Art Fußgängerzone entstehen, die zum Verweilen und für nachbarschaftliches Miteinander einlädt. Auch eher ambitionierte Komponenten, wie der Bolzplatz auf dem Kitadach, finden sich in dem Modell der yellow z Architekten.

Das Konzept des Schultz Granberg Architekturbüros setzt auf eine stärkere räumliche Trennung der Funktionen bei gleichzeitiger Mischnutzung der Gebäude. Die Nutzungszonen sind in „urban aktiv“, „Grün aktiv“ und „Wohngehöft 2.0“ aufgeteilt. Sie sollen laut Modell jedoch fließend in einander übergehen und nicht starr voneinander getrennt sein. Vor allem bei der Variante, die eine höhere Wohnraumkomponente vorsieht, könnten auch die Gebäude im Bereich „urban aktiv“ und „Grün aktiv“ aufgestockt und für Wohnraum genutzt werden.

Beide Entwürfe setzen jedoch auf eine aufgelockerte Bebauung. Es sollen Sichtachsen und mehr grüne Inseln entstehen, die zum Verweilen einladen und Raum für Bepflanzung schaffen.

Auch die Mischnutzung der Gebäude ist beiden Konzepten gemein. Auf diese Art lässt sich vermeiden, dass nachts dunkle, verlassene Räume entstehen. So könnte in den unteren Etagen beispielsweise ein Supermarkt, die Bibliothek, das Gesundheitszentrum oder eine Kita angesiedelt werden, während in den oberen Etage Wohnraum entsteht.

Auf Grundlage der 2. Zwischenpräsentation und der dort durch die Anwohner*innen evaluierten Entwürfe, traf die Jury am 29. November 2019 allerdings eine überraschende Entscheidung. Keiner der beiden Entwürfe konnte sich durchsetzen. Es wurde in der Entscheidung deutlich, dass die Flächenbedarfe der sozialen Infrastruktur und des Wohnungsneubaus durch das Bezirksamt

konkretisiert werden müssen. Daher wird es im 1. Halbjahr 2020 eine dritte Bearbeitungsstufe geben. Ich werde den Prozess weiter begleiten und hoffe, dass die Wünsche der Anwohnerinnen und Anwohner, sowie die örtlichen Bedarfe weiter im Vordergrund stehen.

Fraktion vor Ort – Nachschau

In der letzten Woche war ich mal wieder viel in unserem schönen Wahlkreis im Charlottenburger Norden unterwegs. Das Konzept „Fraktion vor Ort“ dient dazu, lokale Initiativen und Unternehmen zu besuchen und kennenzulernen. Dabei soll der Kontakt zwischen Bürger*innen, Politik und Kiezakteuren hergestellt beziehungsweise gestärkt werden. Außerdem erfahre ich auf diesem Wege, wo bei manch einem der Schuh drückt und kann bestenfalls mit Rat und Tat zur Seite stehen.

Dieses Mal habe ich zuerst das Leistungszentrum Digitale Vernetzung des Fraunhofer Instituts besucht. Es war wirklich spannend zu sehen, welche innovativen Techniken und Technologien hier entwickelt werden. Im Anschluss ging es direkt um die Ecke zur IAV. Das Unternehmen ist einer der weltweit führenden Engineering-Dienstleister der Automobilindustrie und einer der wichtigsten Arbeitgeber unseres Stadtteils. Auch hier habe ich spannende Einblicke in die Arbeit des Unternehmens bekommen.

Am Nachmittag besuchte ich die Malteser Alt-Lietzow. Die sozialkaritative Organisation engagiert sich in verschiedenen Bereichen des Ehrenamtes. Migration und Integration, Kinder-, Jugend- und Altenhilfe, Katastrophenschutz und Rettungsdienste und die medizinische Versorgung von Menschen ohne Krankenversicherung sind nur einige der Bereiche in denen die Malteser aktiv sind. So betreibt die Organisation unter anderem Einrichtungen im Bereich der Medizin und Pflege, Erstaufnahmeeinrichtungen und Gemeinschaftsunterkünfte für Geflüchtete, Jugendfreizeiteinrichtungen, Schulen, Kitas und geistige Bildungsstätten. Die Malteser bieten Unterstützung in verschiedensten Lebenslagen und leisten somit einen sehr wichtigen Beitrag zur Gesellschaft. Im Gespräch mit dem Landesbeauftragten, dem Geschäftsführer und zwei Abteilungsleiterinnen erfuhr ich von einigen Sorgen und Wünschen, für die ich eine Lösung suchen werde.

Darüber hinaus kam ich im Rahmen von zwei Veranstaltungen mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern zusammen, um über den Berliner Doppelhaushalt 2020/2021 und die neue Berliner Mietenpolitik zu diskutieren. Insbesondere das Thema der Mietenpolitik schien die Geister zu spalten. Wir führten eine hitzige Diskussion und es kamen tolle neue Impulse auf.

Im kommenden Frühjahr werde ich erneut in meinem schönen Wahlkreis unterwegs sein und ich freue mich schon jetzt auf tolle Gespräche und neue Bekanntschaften.

Die Wiederbelebung der Freilichtbühne in der Jungfernheide rückt näher!

Ich habe schon mehrfach darüber berichtet: Die Gustav-Böß-Freilichtbühne in der Jungfernheide liegt derzeit noch im Dornröschenschlaf, doch schon bald könnte sie wieder wachgeküsst werden! Gemeinsam mit Rebekka Kurpiers-Stahl von der Kiezinitiative Siemensstadt und Martin Wittau vom Pulszeit e.V., haben Raed Saleh, Daniel Buchholz und ich Gespräche geführt und das ansässig Bezirksamt mit ins Boot geholt. Am 12. Dezember 2019 wird der Doppelhaushalt 2020/2021 beschlossen und damit wohl auch die nötige Finanzspritze, mit der die Bühne wiedererweckt und mit neuem Leben erfüllt werden kann.

Auch der RBB interessiert sich für dieses Thema und hat uns neulich dorthin begleitet. Hier finden Sie das Video:

http://christian-hochgrebe.de/wp-content/uploads/Freiluftb%C3%BChne-Jungfernheide-soll-saniert-werden-Video-ARD-Me.mp4

In lockerer Folge gibt es an dieser Stelle kleine Geschichten aus dem Wahlkreis. Erzählt von Christian Fessel, dem Leiter der Infostation Siemensstadt des UNESCO-Welterbe „Berliner Moderne" in Charlottenburg-Nord.

"Die Siemensbahn wird reaktiviert."

Siemensbahn,
Luftaufnahme von 1931

Der folgende Beitrag erschien am 3. April 2019 in meinem Blog als Transkript eines Ad Hoc Vortrags in der Infostation (großer Dank an den mir leider unbekannten Teilnehmer für Mitschnitt/Abschrift).
In diesem Newsletter nun ergänzt mit aktuellen Informationen. Viel Spaß!

Kurze Zusammenfassung der Siemens-Verkehrshistorie

Seit der Entscheidung seitens Siemens zur allmählichen Verlagerung aller Berliner Produktionsstandorte auf die einsamen Nonnendammwiesen stellte der Transport der Arbeiter und Angestellten ein Problem dar.

In den folgenden Jahrzehnten sollte es immer wieder die Siemens & Halske AG selbst sein, die auf eigene Kosten in die entsprechende Infrastruktur investierte, sie vorantrieb. Notgedrungen.

Gleich zu Beginn, also ab 1897, erwies sich der Weg vom zunächst vermeintlich nah gelegenen S-Bahnhof Jungfernheide des erst vor kurzem fertiggestellten S-Bahn-Rings als arg beschwerlich. Der sandige Weg war im Winter matschig, im Sommer staubig und verlangte den Arbeitern und Angestellten eine Menge Zeit und Anstrengung ab, ihren Arbeitsplatz zu erreichen.

Die komplizierte, kommunalpolitische Situation versprach keine Änderung der Misere: Das Kerngebiet dessen was später einmal “Siemensstadt” genannt werden sollte befand sich auf einer Spandauer Exklave. Umgeben von verschiedenen Landkreisen und den Ausläufern der Stadt Charlottenburg.

Jeder hatte andere Interessen, Ziele und Geldmittel.

Gerade dem reichen Charlottenburg war Siemens ein Dorn im Auge. Es hatte völlig andere Pläne mit der Gegend, zu denen nun keinesfalls eine Industrieansiedlung gehörte. Daher sah es Charlottenburg auch nicht ein, den Weg zu den Anlagen von Siemens instand zu halten, obwohl er zum größten Teil über dessen Gebiet verlief und obwohl es dazu gesetzlich verpflichtet gewesen ist.

Kurzum, in den nächsten 15 Jahren investierte Siemens – zumeist vollständig, mindestens zum größten Teil – in den Transport per Schiff, legte den Bahnhof Fürstenbrunn nebst Spreebrücke an, verlängerte Straßenbahnlinien sowohl vom Bahnhof Jungfernheide wie auch von Spandau aus, betrieb gar eine eigene Buslinie zur damaligen Endstation der U-Bahn (heute der Richard-Wagner-Platz der U7). Zudem wurden Fahrtakte erhöht und die Arbeitsanfangs- und Endzeiten um bis zu zwei Stunden gestaffelt.

All dies um der Transportfrage der gigantischen, ständig wachsenden Menge an Menschen die in den Fabriken tätig waren, Herr zu werden.

Zeitgleich baute der Konzern bekanntermaßen auch Wohnungen in unmittelbarer Umgebung. Diese Aktivität konnte bei der genannten Problematik allerdings immer nur der Tropfen auf dem heißen Stein sein.

Im Jahr 1910 schließlich war abzusehen, dass der Transportverkehr in wenigen Jahren aus allen Nähten platzen wird, die Kapazitäten der Beförderungsmittel komplett ausgeschöpft sind.

Beispielsweise war die Zugverbindung nach Fürstenbrunn schon jetzt oft um 250% überfüllt. Als erste Idee wurde die Verlängerung der U-Bahn vom heutigen Bahnhof Richard-Wagner-Platz bis vor die Konzernzentrale, dann offen via Rohrdamm bis nach Gartenfeld, diskutiert. Die Kosten waren allerdings selbst von Siemens nicht zu stemmen gewesen und die Belegschaft hätte dafür einen weiten Umweg in Kauf nehmen müssen (die meisten lebten irgendwo entlang der Ringbahn). Übrigens: Fast genau 70 Jahre später wurde die U-Bahn dann tatsächlich verlängert und bis zum U-Bahnhof Rohrdamm entspricht die Linienführung genau den Plänen von 1910.

Die Siemensbahn

Der Entschluss für eine S-Bahnverbindung direkt in die “Siemensstadt” (die inzwischen auch offiziell so genannt wurde) wurde gefasst: Abzweigend vom Bahnhof Fürstenbrunn in fast gerader Linie wieder entlang des Rohrdamm nach Gartenfeld (die Verbindung gab es schon für wenige Einsatzwagen auf den bestehenden Gütergleisen).

Der Bau sollte gerade beginnen, da brach der Erste Weltkrieg aus und diese Unternehmung wurde gestoppt.

Nach dem Krieg und den Wirren der ersten Jahre der Weimarer Republik wurden die Pläne wieder aufgenommen - mit der Streckenführung, wie wir sie heute kennen.

Die Entscheidung für die Viadukte (statt Damm mit Durchlässen) wurde getroffen um überall eine problemlose Querung zwischen den Gebäuden zu ermöglichen, den Werks-, Liefer– und Personenverkehr nicht zu behindern. Heute scheint die Bahntrasse dadurch sehr leicht, fast schon schwebend. Sie fügt sich nicht weiter störend in das Umfeld ein. Dort, wo die Strecke sowieso nicht

häufig gequert werden kann, wurde sie als Bahndamm ausgeführt, dient im letzten Drittel als visuelle und akustische Trennung zwischen Wohn-/Kleingarten- und Industriebereich. Trotz der Witterungsprobleme wurde das gesamte Bauwerk innerhalb des Zeitplanes fertiggestellt und nach zweiwöchigem Testbetrieb eröffnet.

Die Anlage ging anschließend gegen eine eher symbolische Zahlung von einem Fünftel des Baupreises an die Reichsbahn über.

Da Siemens selbst Signalanlagen und andere elektrische Bauteile herstellte, war die Siemensbahn von Anfang an sehr modern ausgerüstet. Die gesamte elektrische Streckenausrüstung (Stromschienen, Bahnsteigbeleuchtungen, Sicherungsanlagen sowie die Telefon- und Uhrenanlage) wurden durch den Siemenskonzern gestellt und montiert. Die Deutsche Reichsbahn führte von Anfang an den seinerzeit üblichen 20-Minuten-Takt ein, den sie tagsüber auf einen 10-Minuten-Takt verdichtete, zu den Zeiten des Berufsverkehrs fuhr jede fünf Minuten ein Zug, signalmäßig wäre sogar eine Zugfolge von 2 ½ Minuten möglich gewesen!

Damals wurde besonders hervorgehoben, dass diese Bahn an Sonn- und Feiertagen als Ausflugslinie gedacht ist. Zum einem zum Volkspark Jungfernheide, der “trotz seiner prächtigen Ausgestaltung noch viel zu unbekannt ist”, zum anderen in den Tegeler Forst.

Den Zweiten Weltkrieg überstand die Strecke mit geringen Schäden an der Viaduktstrecke und den Dammschüttungen, nur ein Teil der Spreebrücke wurde bei einer Sprengung zerstört. In der kurzen Phase des Vakuums nach Kriegsende, also bevor die Sektoren festgelegt wurden, räumte die Sowjetische Armee die Fabriken nahezu aus und die Siemensbahn fast völlig ab.

Mit dem Eintreffen britischer Truppen im nun zugeteilten Sektor endete zumindest hier im Juli 1945 die Demontage. Vom September 1945 an wurde die Siemensbahn mit einem sehr unkomfortablen System an Pendelverkehren und 20-Minuten Takten reaktiviert. Erst nach 10 Jahren begann die DR mit dem Wiederaufbau des zweiten Streckengleises. Damit ging 1956 der letzte, nachkriegsbedingte, Pendelbetrieb in Berlin zu Ende.

Der Bau der Berliner Mauer hatte, was den Fahrplan betraf, auf die Siemensbahn nur geringe Auswirkungen. Der nachfolgend einsetzende S-Bahnboykott ließ jedoch die Fahrgastzahlen sehr stark absinken. Trotzdem wurde der Betrieb bis in die 1960er Jahre hinein im 10-Minuten-Takt mit Vollzügen fortgeführt. Langsam dann auf Halb- und sonntags auf Viertelzüge reduziert. Ab Mitte der 70er wurde außerhalb des Berufsverkehres der 20-Minuten-Takt eingeführt. Die Fahrgastzahlen sanken weiterhin und immer dramatischer ab. Und die neue Konkurrenz nahte: Die U-Bahnlinie 7 sollte zum 1. Oktober 1980 ihren Betrieb zwischen Richard-Wagner-Platz und Rohrdamm neu aufnehmen.

Das hätte der Siemensbahn sicherlich noch mehr Reisende gekostet. Dazu kam es jedoch nicht mehr: Mit dem Streik der DR-Angestellten im September 1980 wurde der Verkehr auf der Siemensbahn eingestellt und nach Streikende nicht wiederaufgenommen. Für die nächsten etwa 40 Jahre liegt sie brach.

Derzeit

Alles Folgende basiert auf meinen rein persönlichen Recherchen, Beobachtungen und Auswertungen mit dem Stand 2. Dezember 2019!

Bei den Verhandlungen für die Entwicklung von “Siemensstadt 2.0” war eine der von Siemens geäußerten Notwendigkeiten, eine Reiseverbindung zum BER in 40 Minuten. Dies wurde zugesagt und damit sind sämtliche, bisherigen Überlegungen und Planspiele zur Nachnutzung der Trasse der Siemensbahn vom Tisch:

Kein Bus, keine Tram, kein Fahrradweg – und auch keine gläserne Bade-Wasserstraße (kein Witz). In der geforderten Geschwindigkeit schafft das nur eine S-Bahn. Doch auch damit würde die 40-Minuten-Vorgabe nicht zu erreichen sein. Platz für ein Expressgleis auf der Ringlinie, wie man es aus einigen anderen Metropolen kennt, ist nicht vorhanden, die Bauzeit würde auch nicht reichen. Und Geld? Naja, wohl eher auch nicht.

Wie also soll das Versprechen eingehalten werden? Mit einem Szenario klappt das. Wenn auch knapp. Derzeit wird eine neue S-Bahnlinie, die S21, gebaut. Nach Fertigstellung des ersten Bauabschnitts führt sie vom Hauptbahnhof ausgehend einerseits zum S-Bahnhof Wedding und andererseits bis zum S-Jungfernheide. Hier wird die Linie nun einfach bis zum S-Bahnhof Gartenfeld verlängert.

Die Siemensbahn führt also als S21 zum Hauptbahnhof und von dort fährt der BER-Express ab! Wie es der Zufall so will, ergeben die entsprechenden, geplanten Fahrzeiten von S21 und BER-Express, plus optimaler(!) Umsteigezeit, eine 40-Minuten-Punktlandung am BER.

Siemensbahn.
Zustand 2019.
Foto: © Christian Fessel

Wie es nun weitergeht:

Die erneute Inbetriebnahme der Siemensbahn ist momentan für 2026 geplant. Derzeit werden Untersuchungen zur Beschaffenheit des Bahndamms, des Zustands der Viadukte, Brücken und Bahnhöfe – eben zu Allem durchgeführt. Der Spandauer Teil der Strecke steht komplett unter Ensemble-Denkmalschutz. Dies wird speziell bei den durch Vandalismus extrem geschädigten Bahnhofsanlagen eine Herausforderung, auch finanzieller Art, sein.

Beim Lärm wird momentan schlicht auf die heutige Generation der leisen S-Bahnwagen verwiesen.

Der, für das Auge des Laien, stark unterhöhlte und verwurzelte Bahndamm auf den ersten hundert Metern ab Popitzweg sei kein Problem.

Dass die heutigen Sicherheitsstandards einen größeren, seitlichen Wagenabstand vorschreiben als auf dem Bahndamm wohl möglich ist "wird untersucht".

Das Ziel eines autonomen Betriebs ist im Vertrag zwischen Siemens und dem Land Berlin festgehalten. Ob dies von Beginn an durchgeführt wird, ist fraglich.

Problematisch seien vor Allem die Endpunkte:

Für den ***Bahnhof Gartenfeld*** wird noch überlegt, wie es später einmal weitergeht: Über- oder gar unterirdisch. Entsprechend muss der Bahnhof vorbereitet werden, natürlich in Abstimmung mit dem Denkmalschutz (die ursprüngliche Erweiterungsplanung 1929 sprach immer von einer Überquerung zur Insel). Die Machbarkeitsstudie wird erst Ende 2021 erwartet.

Knackpunkt: Die Steigung bzw. das Gefälle der Gleise muss schon früh eingeleitet werden, also kurz hinter dem Bahnhof Siemensdamm. Entsprechend können hier erst nach einer Entscheidung zu Gartenfeld die Arbeiten beginnen.

Am ***Bahnhof Jungfernheide*** stellt sich erneut die Frage des Ein- und Ausfädelns in den Verkehr der Ringbahn. Schon seinerzeit mussten die Planer dort sehr kreativ sein: Ein dritter Bahnsteig war erforderlich. Für den gab es allerdings keinen Platz neben den beiden existierenden. So fand sich die ungewöhnliche Situation der längs, leicht versetzt hintereinanderliegenden Bahnsteige mit dazwischen kreuzenden Bahngleisen. Verbunden waren alle drei mittels Tunnel.

Der Bau der heutigen U7 Ende 1975 trug zur Schließung und dem anschließenden Abriss des dritten Bahnsteigs bei. Die Siemensbahn hatte als neues Endziel den Bahnhof Beusselstraße und hielt mit den Zügen der Ringbahn nun gemeinsam am vergrößerten Bahnsteig. Der Reichsbahnerstreik vom September 1980 brachte auch hier den Verkehr zum Erliegen und dieser wurde nach Streikende auch nicht wiederaufgenommen.

Wenige Tage später ist der unterirdische U-Bahnhof Jungfernheide dem Verkehr übergeben worden. Eine Übergangsmöglichkeit zur S-Bahn bestand jetzt jedoch nicht mehr.

Die guten Nachrichten:

- Da die Bahnanlagen nie entwidmet wurden, erübrigt sich ein zeitraubendes Genehmigungsverfahren.
- Die fehlende Brücke über der Spree ist immer finanziert gewesen. Dies wurde seinerzeit mit dem Schifffahrtsamt vereinbart, welches die Spreebegradigung an dieser Stelle durchgeführt hat und somit nun eine zweite Überquerung nötig macht.
- Bei Bezirk, Senat, Bahn, Parteien und Umweltschützern seien „keine Ablehnungsfronten entstanden“. Alle „wollen“ (Holger Kirchner „Sonderbeauftragter der Senatskanzlei für Großprojekte“).

Frühestens Anfang 2020 sei mit weiteren Neuigkeiten zur Siemensbahn zu rechnen, so die offizielle Stellungnahme.

Zukunft

Hier geht es in den Bereich der Fiktion. In keinem öffentlichen Dokument wird hier noch von “Planungen” gesprochen. Die bevorzugten Formulierungen sind “ist perspektivisch angedacht”, “vorstellbar”, “wird nach weiteren Auswertungen entschieden”, usw.

Dennoch tauchen ein paar Szenarien regelmäßig immer wieder auf:

- Vom Hauptbahnhof aus wird derzeit die Verlängerung der Tram zum U-Bahnhof Turmstrasse gebaut. Weiter geht es dann zum U-Bahnhof Mierendorffplatz (momentan im Entscheidungsprozess zwischen zwei Streckenvarianten). Diese führt weiter zum U-/S-Jungfernheide (Streckenbau noch fraglich). Weiter zum (dann) UTR, im Uhrzeigersinn um den (dann) ehemaligen Terminal herum zum Kurt-Schumacher-Platz. Der Bahnhof Jungfernheide würde zu einem Verkehrskreuz von S-Bahn, U-Bahn, Tram (welche die derzeitigen Buslinien übernimmt) werden.

- Der Bahnhof Gartenfeld bleibt doch Endstation für die S-Bahn und es geht per Tram weiter: In gerader Linie über (oder unter?) der Insel zur Wasserstadtbrücke und weiter zum Rathaus Spandau
- Vom Bahnhof Paulsternstrasse fährt eine Tram in Richtung Norden und biegt in die Gartenfelder Strasse ein. Ebenso mit dem Ziel Rathaus Spandau.
- Ein Kuriosum: Im Südwesten des TXL, der derzeitigen Flugzeugabstellfläche, wird eine Tramwerkstatt gebaut. Die Zufahrt erfolgt von der genannten Strecke von Paulstern aus, ab Gartenfeld jedoch nur als Betriebsgleis, gleiches für die andere Strecke ab UTR. Der (für den Laien) offensichtlich mögliche Lückenschluss als Querverbindung zwischen den beiden beschriebenen Tramstrecken "muss untersucht werden". Für die UTR-Anbindung wird allerdings derzeit auch ein Abzweig von der U6 untersucht.

Wie gesagt: Diese Zukunft ist derzeit Fiktion.

Real freuen kann man sich jetzt erst einmal auf die Neubelebung des Stadtteils durch die Reaktivierung der Siemensbahn.

Führungen werden von **Mann mit Hut Touren** ab 2020 detailliert auch zur Siemensbahn durchgeführt.

Sonderführung auf Initiative von Christian Hochgrebe, MdA für den Charlottenburger Norden.

v.l.n.r: Der Autor (ohne Hut :-) / Christian Hochgrebe, SPD / Alexander Kaczmarek, Konzernbevollmächtigter für das Land Berlin bei der DB.

Text: © Christian Fessel

Wenn Christian Fessel nicht als Fotograf unterwegs ist oder als Leiter der Infostation Siemensstadt interessierte Besucher des UNESCO-Welterbes empfängt, wird er zumeist zum „Mann mit Hut".

Mit diesem auf dem Kopf führt er durch das hiesige, architektonische Welterbe und exklusiv zum ehemaligen Atelier von Hans Scharoun.

Weitere Touren und Vorträge, wie zur Entwicklung der Siemensstadt und deren Industriekultur oder zu Charlottenburg-Nord, aber auch zum historischen Berlin, sowie in Venedig und London, runden das Angebot ab.

Übrigens: Die Infostation (ein denkmalgerecht sanierter Bauhaus-Bau von 1930) kann gerne angemietet werden. Gruppenführungen finden bei Bedarf natürlich auch während der Winterpause der offenen Touren statt.
Das Programm-PDF zum Download finden Sie HIER.

Infostation
Veranstaltungsräume &
Informationszentrum des
UNESCO-Welterbe „Berliner Moderne"

Infostation-Siemensstadt.de

Mann.mit.Hut.Touren
Regelmäßige Führungen,
Premium-Touren,
Vorträge & Photowalks

Berlin
London
Venedig

MannMitHutTouren.de

Jahresausklang im Kiezbüro

Es ist nun schon über ein Jahr her, dass ich ins Berliner Abgeordnetenhaus einziehen durfte. Damit jährt sich nun auch der Jahrestag der Eröffnung meines Kiezbüros auf der schönen Mierendorff-Insel. Wie bereits im letzten Newsletter erwähnt, möchte ich diese Gelegenheit nutzen, um mit Ihnen bei heißem Glühwein und Keksen zusammenzukommen, auf ein erfolgreiches Jahr anzustoßen und gemeinsam Kraft für die nächsten zwölf Monate zu tanken.

Zu guter Letzt wünsche ich Ihnen allen erholsame Feiertage und einen guten Rutsch ins Jahr 2020!

AKTUELLE TERMINE:

- **13. Dezember 2019**, 17:00-20:00 Uhr: Jahresausklang im Kiezbüro
- **18. Dezember 2019,** 18:00-19:00 Uhr: Weihnachtssingen des Bezirkes, Horst-Dohm-Eisstadion, Fritz-Waldung-Straße 9.
- **11. Januar 2020**, 14:00-16:00 Uhr: Kiezspaziergang des Bezirksbürgermeisters in meinem Wahlkreis.
- **13. Januar 2020,** 18:00-20:00 Uhr: Veranstaltung: neuer Siemenscampus: Vor und Nachteile für Siemensstadt und Umgebung
- **17. Januar 2020,** Tür zu Tür Besuche mit anschließender Kneipentour

ÖFFNUNGSZEITEN KIEZBÜRO

Montag: 9 – 14 Uhr

Dienstag: 9 – 14 Uhr

Mittwoch: 9 – 15 Uhr

Donnerstag 10 – 18:30 Uhr

SPRECHSTUNDE IM KIEZBÜRO

Jeden 4. Dienstag im Monat

17.00 – 18.30 Uhr

Nächster Termin: 28. Januar 2020

Bitte Termin vereinbaren!

Tel.: 030/27697177

E-Mail:

christian.hochgrebe@parlament-berlin.de

KOSTENFREIE RECHTSBERATUNG

Jeden 1. Donnerstag im Monat

17 – 18 Uhr

Nächster Termin: 6. Februar 2020

Bitte Termin vereinbaren!

Redaktion des Newsletters und

Ansprechpartner für Nachfrage, Anregungen, Kritik oder technische Probleme:

Christian Hochgrebe

V. i. S. d. P.: Christian Hochgrebe, MdA

Niederkirchnerstraße 5, 10117 Berlin, Tel (030) 27697177, christian.hochgrebe[at]spd.parlament-berlin.de