

Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 38. díl – Siemensbahn

23.06 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Poslední díl našeho seriálu o historii dopravy v rozděleném městě budeme věnovat problematice dráhy zvané Siemensbahn. Ta je jednou z posledních a asi nejvýznačnějších relikvií událostí, které ovlivnily podobu veřejné dopravy v Berlíně v důsledku rozdělení města.

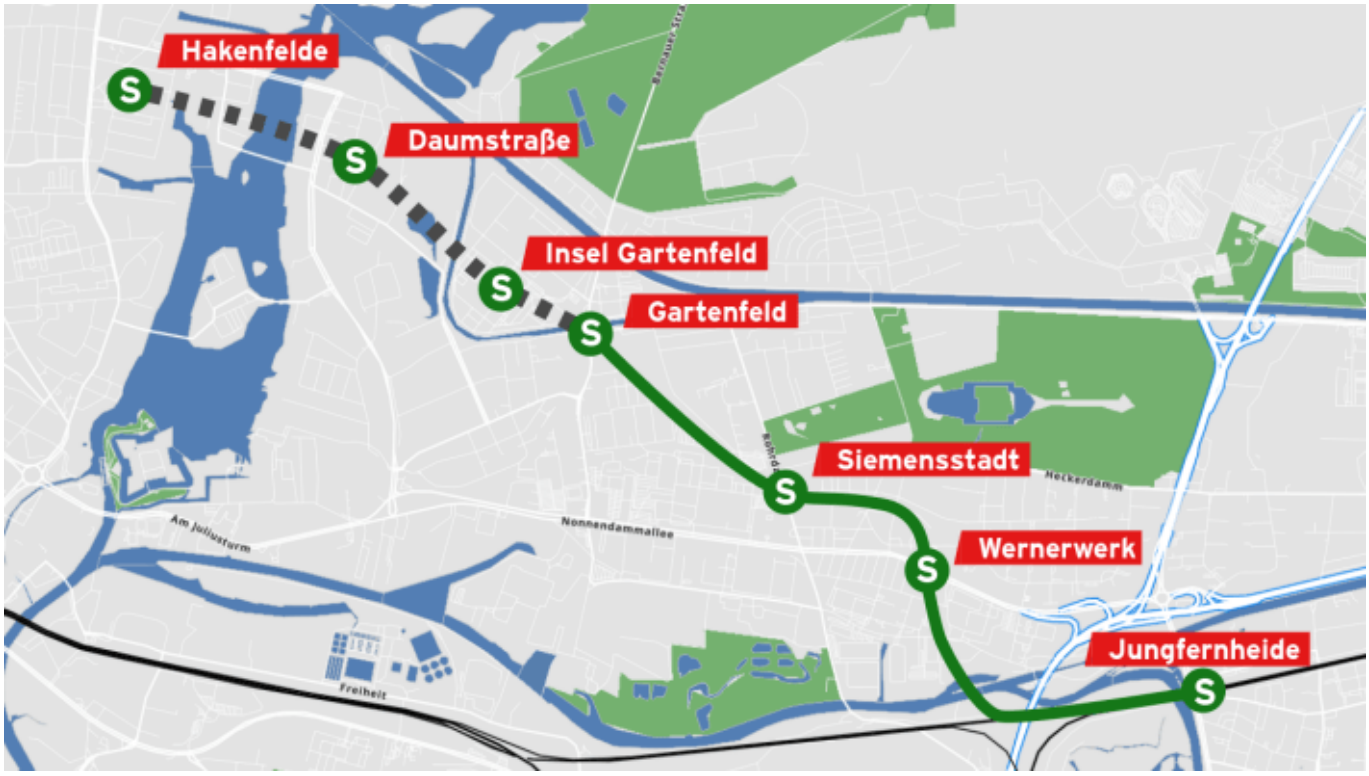
Jako Siemensbahn (Siemensova dráha) je označována zhruba 4,5 km dlouhá trať, která spojovala stanice Jungfernheide (na berlínské Ringbahn) a Gartenfeld. Vybudována byla mezi léty 1927 a 1929, a to na vlastní náklady společnosti Siemens & Halske. Na trase se vyjma koncových nacházely ještě dvě stanice, a sice Wernerwerk a Siemensstadt. Jak je i z názvů zastávek zřejmé, trať vedla částí, kterou prakticky celou nechal vybudovat koncern Siemens, jenž měl v lokalitě své výrobní závody. Provoz na dráze byl zahájen dne 18. 12. 1929, přičemž obsluhu zajišťovaly S-Bahny německých drah. O cestující s ohledem na množství lidí, kteří v Siemensových závodech pracovali, neměla dráha nouze. Ve špičkách jezdily přeplněné vlaky každých pět minut. Kromě koleje pro osobní dopravu byla k dispozici i kolej pro dopravu nákladní. Po druhé světové válce však musel být provoz omezován, neboť jednu z kolejí v rámci reparací sovětská armáda demontovala a nechala odvézt (nákladní vlaky pak mohly jezdit po trati jen v noci). Trať byla dále poškozena i v důsledku zničení mostů, jež byly ale nahrazeny ještě v průběhu roku 1945 mostními provizorii. Dvoukolejný provoz se vrátil na trať až v roce 1956.



Opuštěná stanice Wernerwerk zarostlá náletovými dřevinami. (zdroj: Wikipedia.de; foto: RalfR)

Ohlášený bojkot S-Bahnu po stavbě Berlínské zdi se projevil také na snížení počtu cestujících Siemensbahn. Západní Berlín zařadil lokalitu jako jednu z těch oblastí, kam se i přes existující kapacitní spojení v podobě S-Bahnu rozhodl vybudovat metro. Když v září 1980 vypukla stávka na tratích S-Bahnu jako odezva na snahu omezit provoz, byl provoz na trati Siemensbahn zastaven a již neobnoven. V říjnu 1980 bylo otevřeno prodloužení linky U7, které se svými stanicemi Siemensdamm a Rohrdamm vytvořilo alternativu ke stanicím Wernerswerk a Siemensstadt.
S ohledem na tuto skutečnost nebylo ani po převzetí západoberlínského S-Bahnu (v lednu 1984) plánováno, že by se měla bývalá Siemensbahn obnovit. Současně ale nedocházelo k demontáži zařízení ani demolici budov.

Na postoji k budoucnosti Siemensbahn se původně neměnilo nic ani po znovusjednocení Německa. Část trasy ale byla s ohledem na hodnotné architektonické provedení (od hranice městské části Spandau až po konečnou Gartenfeld) prohlášena kulturní památkou. Neznamenalo to ale, že by se stav opuštěných nádraží či trati samotné nějak zlepšil, veškeré zařízení dráhy chátralo dále. V roce 2005, když bylo budováno nové přemostění Sprévy v rámci obnovování provozu Ringbahn, byl snesen původní most, a tím i část trati Siemensbahn, která už nebyla dále napojena na zbytek kolejové sítě. V letech 2007 a 2008 poté probíhala jednání o zrušení dráhy, případně o jejím převzetí pod správu města či regionální dráhy. Tato jednání ale nepřinesla žádný výsledek. Za údržbu dráhy a zařízení tak vynakládaly k velké nelibosti peníze nadále německé dráhy DB, které uváděly, že je údržba nepoužívané dráhy vychází ročně na zhruba 500 000 € (později ale hovořily „jen“ o 133 000 €). S ohledem na to, že byla část stavby památkově chráněna, vznikaly i nejrůznější nápady, jak těleso dráhy využít pro jiné účely, a přitom nepoškodit architektonickou hodnotu. Podobně jako v New Yorku či v Paříži tak spatřily světlo světa úvahy o vybudování nadzemního promenády, a to v jedné z verzí i s jakýmsi venkovním bazénem (plaveckou dráhou).



Dráha Siemensbahn má být nejen obnovena, ale i prodloužena čárkovaně) až do Hakenfeldu. K obnovení provozu však dojde nejdříve v roce 2029. (zdroj: S-Bahn Berlin)

V územním plánu města ale zůstala Siemensbahn nadále zachována, a dokonce se počítalo s jejím obnovením a možným prodloužením směrem na Hakenfelde. V roce 2018 poté společnost Siemens AG přišla s plánem na vybudování kampusu pro výzkumné účely, přičemž po vzájemné dohodě mezi Siemensem a vedením města padlo rozhodnutí o reaktivování provozu dráhy. V červnu 2019 došlo k podpisu dohody o financování plánů a v roce 2020 bylo vypsáno výběrové řízení na studii proveditelnosti plánovaného prodloužení. Současně začaly první práce na odstraňování náletových dřevin a další vegetace z tělesa dráhy. Kompletní projekt by měl být dokončen v roce 2026 a o tři roky později (tedy v roce 2029) se počítá s obnovením plného provozu včetně onoho prodloužení do Hakenfelde. Po 49 letech od stávky železničářů v Západním Berlíně by tak měl být obnoven provoz na poslední části původní sítě berlínského S-Bahnu, na níž se to dosud nepodařilo.

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 38. díl – Siemensbahn