

**19. Wahlperiode**

## **Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Antje Kapek und Stefan Ziller (GRÜNE)**

vom 5. Januar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 7. Januar 2026)

zum Thema:

**Zeitplan für die Nahverkehrstangente (Schienen-TVO) und Perspektive für den  
Bahnhof Springpfuhl**

und **Antwort** vom 21. Januar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Januar 2026)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE) und  
Herrn Abgeordneten Stefan Ziller (GRÜNE)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin  
  
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/24719  
vom 05.01.2026  
über Zeitplan für die Nahverkehrstangente (Schienen-TVO) und Perspektive für den Bahnhof  
Springpfuhl

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wann ist mit einem Ergebnis für die in Mai 2025 begonnene Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zur NVT Süd zu rechnen? Falls bereits Ergebnisse vorliegen, wie lauten diese? Wann sollen die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung veröffentlicht werden?

Antwort zu 1:

Die Erstabschätzung zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit befindet sich kurz vor dem Abschluss.

Frage 2:

Welche Kosten lassen sich in welcher Höhe den notwendigen Umplanungen zuordnen, die zur Anpassung der Trassierung der NVT an die Planungen der TVO notwendig werden?

Antwort zu 2:

Die Trassierungsstudie zur technischen Machbarkeit der Realisierung der Nahverkehrstangente Süd (NVT Süd) wurde unter Berücksichtigung der sich im Planfeststellungsverfahren befindlichen

Planungen (bzw. Unterlagen) für die TVO erstellt. Demzufolge sind aus aktueller Sicht keine Umplanungen notwendig.

Frage 3:

Welche konkreten Planungsschritte sind für das Jahr 2026 geplant? Ist mit einem Beginn des Planfeststellungsverfahrens vor der nächsten Wahl zum Berliner Abgeordnetenhaus im September 2026 zu rechnen?

Frage 4:

Wie ist der Stand der Gespräche zur Aufnahme des Projektes in i2030?

Antwort zu 3 und 4:

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Bei Nachweis der Wirtschaftlichkeit wird ein Senatsbeschluss im ersten Halbjahr 2026 angestrebt. Danach soll ein Beschluss des Lenkungskreises i2030 zur Aufnahme der Maßnahme in das i2030-Teilprojekt zur Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung des S-Bahnnetzes folgen. Damit können die anstehenden Planungsschritte der weiteren Leistungsphasen (Lph) 2ff. gemäß der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) beschleunigt und in Abstimmung mit den übrigen S-Bahnmaßnahmen durchgeführt werden.

Die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens ist wegen der ausstehenden Planungsschritte (Lph 2-4) nicht bis September 2026 zu realisieren.

Frage 5:

Welche Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten kommen zum aktuellen Zeitpunkt für die Planung und Realisierung in Frage und welche zeitlichen Vorgaben gäbe es dafür jeweils?

Antwort zu 5:

Die folgenden Planungsschritte gemäß HOAI Lph 2-4 sind aus dem Haushalt des Landes Berlin Kapitel 0730 Titel 54220 und 68235 zu realisieren. Die Durchführung einer Vorplanung (Lph 2 HOAI) für ein Schienenprojekt ist abhängig vom Projektumfang und wird mit der DB InfraGO AG abgestimmt. Deshalb kann zum derzeitigen Zeitpunkt keine verbindliche Aussage getätigt werden.

Mit Abschluss eines Planfeststellungsverfahrens und einem dann erfolgten abschließenden Nachweis der Wirtschaftlichkeit kann eine Beantragung der Förderung des Vorhabens nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz beim Bundesministerium für Verkehr erfolgen.

Frage 6:

Welche Möglichkeiten sieht der Senat im Vorgriff auf die Realisierung am Bahnhof Springpfuhl einen Regionalhalt zu bauen und dabei auch die bekannten Mängel rund um den S-Bahnhof Springpfuhl zu anzugehen (u.a. Dachsanierung und regelmäßiger Ausfall des Aufzuges)?

Antwort zu 6:

Die Realisierung eines Regionalverkehrshalts am Bahnhof Springpfuhl war stets mit der Realisierung der NVT Süd als Regionalverkehrslösung verbunden. Mit der Entscheidung des Berliner Senats, die Planungen der NVT Süd für eine S-Bahnlösung fortzusetzen, würde ein Regionalverkehrshalt die S-Bahnplanungen konterkarieren. Dies ist u.a. mit den vorhandenen Flächenkapazitäten zu begründen.

Unabhängig davon soll der S-Bahnhof Springpfuhl im Rahmen des „Bahnhofsmodernisierungsprogramm Berlin“ in den kommenden Jahren durch die DB InfraGO AG grundhaft saniert werden und dabei unter anderem ein neues Bahnsteigdach erhalten.

Berlin, den 21.01.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt