

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)

vom 23. Februar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Februar 2026)

zum Thema:

S21-Bauverfahren und -varianten

und **Antwort** vom 10. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. März 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25281
vom 23.02.2026
über S21-Bauverfahren und -varianten

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Die DB teilt als Vorbemerkung zur Einordnung Folgendes mit:

„Der 2. Bauabschnitt der S21 Berlin erstreckt sich vom Hauptbahnhof bis zum Potsdamer Platz und verläuft durch das Regierungsviertel. Verkehrliches Ziel des 2. Bauabschnitts ist es, die S21 Berlin vom 1. Bauabschnitt (Nordringanbindung) in südliche Richtung bis zum Potsdamer Platz mittels einer neuen, zweigleisigen Strecke zu verlängern. Es ist vorgesehen, die Neubaustrecke vollständig in einem Tunnel zu errichten. Die Inbetriebnahme des 2. Bauabschnitts ist für voraussichtlich Mitte/Ende der 2030er Jahre vorgesehen.

Das Planfeststellungsverfahren für den 2. Bauabschnitt wurde seitens der Deutschen Bahn am 9. Januar 2024 mit der Einreichung der Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt gestartet. Zuvor hatte sich am 19. Dezember 2023 der Berliner Senat für die Trassenvariante 12h des 2. Bauabschnitts ausgesprochen.

Die Vorzugsvariante sieht vor, dass sich die beiden Tunnelröhren südlich des Hauptbahnhofs trennen (jede Tunnelröhre führt ein Richtungsgleis). Eine Tunnelröhre verläuft östlich des Paul-Löbe-Hauses und des Reichstagsgebäudes und die andere westlich davon. Sie werden erst wieder hinter dem Reichstagsgebäude zusammengeführt. Südlich des Brandenburger Tors

unter der Ebertstraße schließen sie an das bereits vorhandene Tunnelbauwerk „Heuboden“ an, das bis zum Potsdamer Platz führt.“

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Der zweite Bauabschnitt der S-Bahn-Linie S21 soll auf rund 1,2 km vom Hauptbahnhof zum Potsdamer Platz führen und u. a. westlich am Brandenburger Tor vorbeilaufen. Teile sollen mittels Tunnelbohrmaschine entstehen, während im Bereich des Brandenburger Tors eine offene Baugrube vorgesehen ist.

Medienberichte sprechen von jahrelangen Sperrungen zentraler Verkehrsachsen wie Ebertstraße und Straße des 17. Juni mit erheblichen Folgen für den Ost-West-Verkehr.

Dies vorausgeschickt, frage ich den Senat:

1. Bauverfahren und technische Alternativen

Frage 1:

Welche Bauverfahren sind für den Bauabschnitt 2 im Bereich Brandenburger Tor konkret vorgesehen (z. B. offene Bauweise, Deckelbauweise, Schildvortrieb, kombinierte Verfahren)?

Frage 2:

Welche alternativen Tunnelbauverfahren (insbesondere durchgehender Schildvortrieb) wurden im Planungsprozess geprüft und mit welchen Ergebnissen verworfen?

Frage 3:

Welche Kriterien (Kosten, Bauzeit, Denkmalschutz, Sicherheitsaspekte, Grundwasser, Verkehrsfolgen) waren ausschlaggebend für die Wahl der offenen Bauweise im Bereich Ebertstraße/Brandenburger Tor?

Frage 4:

Wurde eine abschnittsweise Unterfahrung ohne großflächige Baugruben geprüft, und wenn ja, aus welchen Gründen nicht umgesetzt?

2. Variantenuntersuchungen und Streckenführung

Frage 5:

Welche alternativen Trassenführungen im Bereich Regierungsviertel/Brandenburger Tor wurden im Rahmen der Variantenuntersuchung betrachtet?

Frage 6:

Wurden Varianten geprüft, die eine geringere Beeinträchtigung der oberirdischen Hauptverkehrsachsen (Straße des 17. Juni, Ebertstraße) ermöglicht hätten?

Frage 7:

Welche Varianten wurden aus welchen Gründen verworfen (z. B. Bundestagsauflagen, Sicherheitszonen, Denkmalschutz, Kostensteigerungen)?

Antwort zu 1 bis 7:

Die Fragen 1 bis 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

„Es ist geplant, die Tunnelröhren überwiegend im unterirdischen Schildvortriebsverfahren östlich und westlich am Reichstagsgebäude vorbei zu bauen. Im Bereich Spreebogenpark und am Brandenburger Tor ist jeweils eine offene Baugrube vorgesehen, um die Schildvortriebsmaschinen ein- und aussetzen zu können.

Es wurden über 15 Varianten mit zahlreichen Untervarianten untersucht. Ausschlusskriterien waren dabei unter anderem die Gefährdung des Parlamentsbetriebs von bis zu 36 Monaten, erhebliche Sicherheitsbedenken für den Bundestag und eine bis zu 28-monatige Aussetzung der Schifffahrt auf der Spree. Zudem führten andere Varianten zu einer vierjährigen Sperrung des Nord-Süd-S-Bahn-Tunnels und zusätzlich zu enormen Kostensteigerungen, da sie nicht an das bestehende Bauwerk „Heuboden“ angeschlossen werden können, oder sie waren generell technisch nicht umsetzbar.

Konkret für das Tunnelbauverfahren wurden jeweils Varianten geprüft, für den Verlauf der Tunnelröhren entweder beide Tunnelröhren östlich oder westlich des Reichstags bzw. jeweils eine Tunnelröhre östlich und westlich des Reichstags. Es wurden für die diversen Tunnelführungen jeweils das Verfahren der offenen Bauweise, der offenen Bauweise im Einschubverfahren und der offenen Bauweise im Schildvortrieb (mit und ohne Vereisung) geprüft. Die verschiedenen Varianten haben ebenfalls unterschiedliche Bereiche für die offene Bauweise beleuchtet.

Unter Abwägung der zu berücksichtigenden Belange Mensch, Kultur und Umwelt hat sich die sogenannte Variante 12h zum Zeitpunkt der Entwurfs- und Genehmigungsplanung als die verträglichste und einzig realisierbare Variante herausgestellt.“

3. Verkehrsfolgen und Umleitungsstrategien

Frage 8:

Mit welchen konkreten Sperrungen (Dauer, räumlicher Umfang) ist im Bereich

- a) Ebertstraße
 - b) Straße des 17. Juni
 - c) angrenzende Straßenzüge
- zu rechnen?

Frage 9:

Welche verkehrlichen Umleitungsrouten sind vorgesehen und wie wurden deren Leistungsfähigkeit modelliert?

Frage 10:

Welche Verkehrsbelastungsverschiebungen werden prognostiziert (Kfz/Tag) auf

- Tiergartentunnel
- Leipziger Straße
- Alt-Moabit
- Innenstadt-West-Ost-Achsen?

Frage 11:

Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um Verkehrsverlagerungen in Wohnquartiere zu verhindern?

4. Auswirkungen auf ÖPNV

Frage 12:

Welche Auswirkungen werden auf Buslinien im Umfeld (insbesondere Ost-West-Relationen) erwartet?

Frage 13:

Welche Linienanpassungen, Taktverdichtungen oder Ersatzverkehre sind geplant?

Frage 14:

Wurde geprüft, temporäre Vorrangschaltungen oder Busspuren einzurichten, um ÖPNV-Einbußen zu minimieren?

Antwort zu 8 bis 14:

Die Fragen 8 bis 14 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

„Der voraussichtliche Umfang der verkehrlichen Einschränkungen ist dem anstehenden Planfeststellungsbeschluss zu entnehmen. Die verkehrlichen Einschränkungen werden in Abstimmung mit den zuständigen Behörden weiter konkretisiert.“

5. Bauzeit und Bauphasenmanagement

Frage 15:

Welche Gesamtbauzeit ist für die Bauarbeiten im Bereich Brandenburger Tor vorgesehen?

Frage 16:

Welche Bauphasen mit jeweils unterschiedlichen Sperrungen sind geplant?

Frage 17:

Welche Möglichkeiten zur Bauzeitverkürzung wurden geprüft (z. B. Parallelisierung von Bauabschnitten, Vorfertigung, Nacharbeiten)?

Antwort zu 15 bis 17:

Die eigentliche Baumaßnahme S21 2. BA wird nach jetzigem Stand und nach Kenntnis des Senats ca. 5-6 Jahre benötigen. Hinzu kommt eine Vorbereitungszeit von etwa 1-2 Jahren. Da die konkrete Bauplanung aber durch den Vorhabenträger erst mit Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erarbeitet werden kann, kann der Senat noch keine Aussagen zu den Bauphasen und Zeiten von etwaigen Einschränkungen am Brandenburger Tor treffen. In dieser Zeit wird es zu Einschränkungen im oberirdischen Verkehr sowie der Nord-Süd-S-Bahn im Bereich des Brandenburger Tors kommen.

Die DB teilt hierzu ergänzend Folgendes mit:

„Im 2. Bauabschnitt gibt es bauliche Herausforderungen wie z. B. mehrere Baugruben (zeitlich aufeinander folgend über mehrere Jahre) vor dem Brandenburger Tor und eine mehrjährige Baustelleneinrichtungsfläche auf dem Spreebogenpark. Dies wird in den Planfeststellungsunterlagen detailliert beschrieben. Die Planfeststellungsunterlagen liegen dem Eisenbahn-Bundesamt zur Bewertung vor.“

6. Kosten-Nutzen-Abwägung

Frage 18:

Welche Mehrkosten würden entstehen, wenn ein weniger verkehrsbeeinträchtigendes Bauverfahren gewählt würde?

Frage 19:

Wurde eine volkswirtschaftliche Gesamtabwägung unter Einbeziehung von Staukosten, Produktivitätsverlusten und Umweltwirkungen durchgeführt?

Frage 20:

Falls ja: Mit welchem monetären Schaden durch Verkehrsbehinderungen rechnet der Senat insgesamt?

Antwort zu 18 bis 20:

Im Rahmen der Planung des 2. BAs der S21 wurden mindestens 15 Varianten mit Untervarianten für die Trasse auf ihre technische und planerische Umsetzbarkeit und, bei positivem Ergebnis, auch auf den jeweiligen Aufwand geprüft (vgl. auch Antwort auf Fragen 1 und 2). Im Ergebnis standen bei allen realisierbaren Alternativvarianten erhebliche Mehraufwendungen im Raum, da es in diesen Fällen zu aufwändigen Sicherungs- und Baumaßnahmen sowie Verkehrseinschränkungen gekommen wäre. Hinzu kommt, dass mit dem unterirdischen Vorratsbau „Heuboden“ ein Fixpunkt für die Lage der Gleise der alten wie neuen Nord-Süd-S-Bahn besteht der nur mit einem Komplettumbau des Potsdamer Platzes hätte verändert werden können. In allen anderen Varianten wäre folglich mit erheblichen Mehrkosten zu rechnen gewesen.

Insgesamt wurde eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt, die im Ergebnis der Maßnahme einen positiven Nutzen der gewählten Variante 12h für die Gesellschaft insgesamt bescheinigt hat, sodass die bauzeitlichen Nachteile für einzelne Verkehrsteilnehmende durch den volkswirtschaftlichen Nutzen insgesamt mehr als aufgewogen werden.

Die DB teilt hierzu ergänzend Folgendes mit:

„Diese Bewertung ist u.a. Bestandteil des laufenden Planfeststellungsverfahrens.“

7. Schutz sensibler Bereiche

Frage 21:

Welche Auswirkungen sind auf touristische Hotspots (Brandenburger Tor, Tiergarten) zu erwarten?

Frage 22:

Welche Konzepte bestehen zum Schutz von Gedenkortern und Denkmälern im Bauumfeld?

Frage 23:

Welche Abstimmungen erfolgten mit Bund (Bundestag, Sicherheitsbehörden) bezüglich Bauverfahren und Verkehrsführung?

Antwort zu 21 bis 23:

Durch die Baumaßnahme S21 sind vor allem im Bereich zwischen dem Reichstag und dem Potsdamer Platz Einschränkungen in der Zu- und Durchwegung und störungsfreie Sichtbarkeit der touristischen Hotspots sowie durch Emissionen der Baustelle (z.B. Lärm, Erschütterungen) zu erwarten. Das betrifft insbesondere die Gebäude und Mahnmale (z.B. Denkmal für die ermordeten Juden Europas, Brandenburger Tor und Reichstag). Der Tiergarten wird in einigen Bereichen für die Baustelleneinrichtungen und Baumaßnahmen mit Einschränkungen, insb. durch Sperrung von Straßen bzw. Bereichen, zu rechnen sein. Das „Denkmal für die im

Nationalsozialismus ermordeten Sinti und Roma Europas“ wird in seiner Funktion durchgehend zugänglich und nutzbar bleiben.

Die bauliche Integrität, die Funktion und grundsätzliche Nutzbarkeit der Einrichtungen wird hingegen nicht beeinträchtigt werden. Das wird unter anderem durch den anstehenden Planfeststellungsbeschluss sichergestellt, etwa mit der Umweltverträglichkeitsprüfung. Darüber hinaus gibt es laufende Abstimmungen mit den entsprechenden zuständigen Stakeholdern.

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

„In Deutschland regelt das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) die nötigen Schritte zum Schutz der Umwelt. Schon ganz am Anfang der Planungen zum Aus-/Neubau einer Bahnstrecke sollen mögliche Konsequenzen für die Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Fläche, Landschaft und kulturelles Erbe im Blick behalten werden. Zu den möglichen Auswirkungen unserer Projekte gehören beispielsweise baubedingte Beeinträchtigungen wie die Baulogistik sowie punktuelle dauerhafte Eingriffe, z.B. Eingriffe in die Vegetation.

Damit wir von Anfang an die richtigen Aspekte im Blick haben, werden bereits frühzeitig Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt. Zusätzlich können anerkannte Umweltvereinigungen eingebunden werden. Unabhängig davon gibt es im späteren Planfeststellungsverfahren die Möglichkeit zur Beteiligung.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist die Grundlage für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens in Bezug auf Umweltauswirkungen.

In den zurückliegenden Jahren wurden zahlreiche Gespräche mit Vertreter:innen der Sinti und Roma, involvierten Politiker:innen und der Kommission des Ältestenrates für Bau- und Raumangelegenheiten vertreten durch das Mitglied des Bundestages, Wolfgang Kubicki, durchgeführt.“

8. Kommunikation und Beteiligung

Frage 24:

Wann und in welcher Form wurden Öffentlichkeit und Bezirke über die konkreten Verkehrsfolgen informiert?

Frage 25:

Welche Beteiligung erfolgte mit betroffenen Bezirken und der IHK hinsichtlich Verkehrsmanagement?

Frage 26:

Ist ein Baustellenmonitoring mit laufender Veröffentlichung von Verkehrsdaten vorgesehen?

Antwort zu 24 bis 26:

Die Öffentlichkeit und die Träger öffentlicher Belange hatten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Möglichkeit Einsicht in die Planungen zu nehmen und Stellungnahmen zu geben. Erst mit Abschluss des Verfahrens wird der finale Planungsumfang feststehen, da sich aufgrund z.B. der Beteiligung noch Änderungen in der Planung ergeben können. Daher können erst im Anschluss an den Beschluss konkrete Auswirkungen eruiert werden. Grundsätzlich stehen die Planenden mit den entsprechenden Behörden in direktem Austausch, um die Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmende möglichst gering zu halten.

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

„Das Planfeststellungsverfahren für den 2. Bauabschnitt wurde seitens der Deutschen Bahn am 9. Januar 2024 mit der Einreichung der Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt gestartet.

Der Zeitraum für die Auslegung der Planunterlagen war von Montag, 27. Mai 2024 bis einschließlich Mittwoch, 26. Juni 2024.

Mit Einreichung der Planfeststellungsunterlagen ist noch keine Entscheidung gefallen. Alle betroffenen Anrainer, Bürger:innen und Träger öffentlicher Belange (TÖB) etc. konnten sich mit Einwendungen und Stellungnahmen in das Verfahren einbringen. Die Deutsche Bahn erwiderte schriftlich auf die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen. Im Anschluss prüft das Eisenbahn-Bundesamt alle Sachverhalte und nimmt eine gewissenhafte Abwägung aller Belange vor.“

9. Lessons Learned / Vergleichsprojekte

Frage 27:

Welche Erfahrungen aus anderen innerstädtischen Tunnelprojekten (z. B. U5, Stuttgart 21-Innenstadtbau, internationale Beispiele) wurden berücksichtigt?

Frage 28:

Welche Lehren aus früheren Berliner Großbaustellen mit massiven Verkehrsfolgen (z. B. U5-Bau, Elsenbrücke) wurden konkret angewendet?

Antwort zu 27 und 28:

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

„Die DB hat u.a. Expertengespräche mit den Projektteams der U5 in Berlin und der S4 in Hamburg geführt. Außerdem beteiligt sich die DB darüber hinaus rege an einem Austausch mit anderen Tunnelbauprojekten und ist regelmäßig auf der STUVA (Fachmesse und Tagung der Tunnelbau-Experteninnen, international wie national) präsent.“

Ergänzend weist der Senat darauf hin, dass die Folgen der Planung auf den übrigen Verkehr im laufenden Planfeststellungsverfahren betrachtet und entsprechende Konzepte erarbeitet werden.

10. Perspektive nach Fertigstellung

Frage 29:

Welche verkehrlichen Entlastungseffekte werden nach Inbetriebnahme der S21 prognostiziert?

Frage 30:

In welchem Zeitraum amortisieren sich die verkehrlichen Belastungen während der Bauphase aus Sicht des Senats?

Antwort zu 29 und 30:

Die S21 wird eine Entlastung des alten Nord-Süd-S-Bahn-Tunnels und zudem insbesondere auch des Umsteigebahnhofs Friedrichstraße bewirken. Ferner ist mit der Inbetriebnahme des 1. und 2. Bauabschnitts auch eine Verlagerung von PKW-Fahrten auf die S-Bahn zu erwarten. Es wird ein Rückgang um ca. 13.000 PKW-Fahrten pro Tag erwartet. Dies entspricht ca. 160.000 Kilometern pro Tag.

Zur Amortisierung der verkehrlichen Belastung gibt es keine Untersuchungen. Insgesamt ist allerdings der volkswirtschaftliche Nutzen der Maßnahme nachgewiesen.

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

„Nach Fertigstellung des 2. Bauabschnitts können Fahrgäste in Nord-Süd-Richtung sowohl über den Hauptbahnhof als auch über die Friedrichstraße nach Norden reisen. Somit entstehen zusätzliche Kapazitäten für diesen stark ausgelasteten Bereich des Berliner S-Bahnnetzes. Des Weiteren steht mit der Fertigstellung des 2. Bauabschnitts zum ersten Mal eine Ersatzstrecke, u.a. bei Störungen oder geplanten Erhaltungsmaßnahmen, zum alten Nord-Süd-Tunnel zwischen Berlin Gesundbrunnen und Potsdamer Platz zur Verfügung.“

Berlin, den 10.03.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt