

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek (GRÜNE)

vom 28. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. April 2026)

zum Thema:

Was ergab die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zur NVT Süd?

und **Antwort** vom 13. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Mai 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25944
vom 28.04.2026
über Was ergibt die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zur NVT Süd?

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

Frage 1:

Welche Varianten wurden in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur Nahverkehrstangente Süd untersucht?

Antwort zu 1:

Die Erstabschätzung der Wirtschaftlichkeit zur Nahverkehrstangente (NVT) Süd beinhaltet die Betrachtung eines Ohnefalls ohne NVT und zweier Mitfälle für die Ausführung der NVT Süd als S-Bahn. Dabei wurde entlang der in der Trassierungsstudie 2022 ermittelten planerisch zu bevorzugenden Trasse ein Halte- und Angebotskonzept unterstellt. Vor dem Hintergrund der insgesamt hohen Herstellungskosten oder einer absehbaren schlechten Erreichbarkeit bzw. Umsetzbarkeit einzelner Stationen wurden zunächst die lediglich optional geplanten Halte (siehe [Nahverkehrstangente auf dem östlichen Berliner Eisenbahnaußenrings \(BAR\) - Berlin.de](#)) nicht berücksichtigt.

Diese Annahmen gelten nur für die aktuelle Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) und stellen keine Vorentscheidung dar. Sie können im Laufe der weiteren Planung geändert werden.

Frage 2:

Welche Ergebnisse lieferte die für Ende April 2026 angekündigte Wirtschaftlichkeitsbetrachtung?

Frage 4:

Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis ergab die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung? Bitte Verkehrssicherheit, Gesundheit, Umweltfolgen, städtebauliche Konsequenzen sowie alle weiteren betrachteten Aspekte auflisten.

Frage 6:

Welche Konsequenzen zieht der Senat aus der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung?

Antwort zu 2, 4 und 6:

Die Fragen 2, 4 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Derzeit befindet sich die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in der Endredaktion, die Ergebnisse werden voraussichtlich im Juni/Juli final vorliegen.

Frage 3:

Welche Kostenschätzung ergab die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung? Bitte sowohl die Gesamtkosten als auch die separaten Planungs-, Investitions-, Bauunterhaltungs- und Betriebskosten angeben.

Antwort zu 3:

Der Untersuchung lag eine in 2025 aktualisierte und plausibilisierte Kostenschätzung der DB InfraGO auf Basis der im Rahmen der Trassierungsstudie 2022 ermittelten Kosten zugrunde. Nähere Informationen dazu unter [Nahverkehrstangente auf dem östlichen Berliner Eisenbahnaußenrings \(BAR\) - Berlin.de](#).

Frage 5:

Welche Planungskosten sind bis zum derzeitigen Zeitpunkt für die NVT-Süd entstanden?

Antwort zu 5:

Für die NVT Süd sind bisher für Untersuchungen der Grundlagenermittlung (Leistungsphase 0/1 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI)) Planungskosten in Höhe von 207.294,91 € aus dem Titel 0730/54220 entstanden.

Außerdem wird die NVT Süd als Bestandteil des Teilprojekts "Bedarfsanalyse/ Metropolraumstudie" im Rahmen von i2030 untersucht. Für dieses Teilprojekt wurden bis Ende 2025 insgesamt Planungskosten in Höhe von 1.208.690,78 € (davon jeweils 604.345,39 € durch das Land Berlin und das Land Brandenburg) finanziert. Eine Differenzierung der Kosten bezogen auf die NVT Süd ist nicht möglich.

Frage 7:

Inwiefern stellt der Senat sicher, dass die weitere Planung der Tangentialverbindung Ost keine potenziellen Trassen der NVT-Süd blockiert und dadurch entweder deren Bau verhindert oder die gesamte vorangegangene Planung zunichtemacht?

Frage 8:

Wie trägt der Senat in Zuge dessen dem im Mobilitätsgesetz festgeschriebenen Vorrang der Verkehrsmittel des Umweltverbunds vor dem motorisierten Individualverkehr Rechnung?

Antwort zu 7 und 8:

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die TVO befindet sich derzeit im Genehmigungsverfahren. Eine Realisierbarkeit beider Lösungen ist grundsätzlich weiter flächenseitig gegeben.

Frage 9:

Wie sieht der weitere Zeitplan für Planung, Bau und Inbetriebnahme der NVT-Süd aus?

Antwort zu 9:

Mit Abschluss der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist zunächst die Fortsetzung der Planung durch den Senat zu beschließen und die Finanzierung der weiteren Planungsschritte abzusichern.

Die folgenden Planungsschritte wären weitere Untersuchungen zur Leistungsphase 0/1 – Grundlagenermittlung – und Leistungsphase 2 – Vorplanung – gemäß der HOAI. Erst im Nachgang zu dieser vertiefenden Planung können Aussagen zu zeitlichen Abläufen getroffen werden.

Berlin, den 13.05.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt