

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek und Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 16. Juni 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Juni 2026)

zum Thema:

Kostenexplosion bei der S21, erster Bauabschnitt

und **Antwort** vom 1. Juli 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. Juli 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

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

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/26398
vom 16.06.2026
über Kostenexplosion bei der S21, erster Bauabschnitt

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) 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, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist: Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie hoch waren die Schätzkosten, als das Land Berlin den ersten, etwa 2 km langen Bauabschnitt der "S 21" vom S-Bahnhof Wedding bzw. S-Bf Westhafen zum Hauptbahnhof bestellte?

Antwort zu 1:

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

„Die ursprüngliche Kostenschätzung setzt sich aus den Vorsorgemaßnahmen im Bereich Berliner Hauptbahnhof (ca. 6 Mio. EUR; Vertrag aus 1997), den Vorsorgemaßnahmen im Bereich Nordranganbindung, den Planungsleistungen (ca. 65 Mio. EUR; Vertrag aus 2005), den Vorsorgemaßnahmen im Bereich Invalidenstraße (ca. 5 Mio. EUR; Vertrag aus 2009) und der eigentlichen Baumaßnahme der S21 Berlin (ca. 226 Mio. EUR; Vertrag aus 2009) zusammen. Die ursprünglich geplanten Kosten betragen somit ca. 302 Mio. EUR.“

Frage 2:

Wie hoch waren die prognostizierten Kosten, die bei der Standardisierten Bewertung für diesen ersten Bauabschnitt angesetzt worden waren?

Antwort zu 2:

In der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) von 1998 wurden die Nettobaukosten für den 1. BA mit 279 Mio. DM angegeben.

Die aktuellsten Nettobaukosten für den 1. BA aus dem Jahr 2025 liegen bei 433 Mio. €; auf das für die NKU relevante Jahr 2016 gerechnet, entsprechen dies 275 Mio. €.

Alle Zahlen gelten ohne Planungskosten, ohne fehlerhafte Bauausführungen oder Vorsorgen und ohne Interimbahnsteig.

Frage 3:

Von wem werden welche Teilbeträge finanziert?

Antwort zu 3:

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

„Aktuell ist das Vorhaben i.H.v. 811 Mio. EUR durch Bundesmittel i.H.v. ca. 206 Mio. EUR, Landesmittel i.H.v. ca. 305 Mio. EUR und ca. 210 Mio. EUR Eigenmittel gesichert finanziert. Die verbleibende Finanzierungslücke ist noch mit den Finanzierungsgebern zu regeln.“

Frage 4:

Welchen Bruchteil macht die Inflationssteigerung bei dieser enormen Preisdifferenz zwischen Schätzkosten und tatsächlichen Baukosten aus?

Antwort zu 4:

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

„Für die Preissteigerung orientieren wir uns am Baupreisindex des statistischen Bundesamtes für gewerbliche Bauleistungen. Demnach haben sich die Preise in vielen Bereichen seit 2010 fast verdoppelt.“

Frage 5:

Welche Kosten (gegebenenfalls grob geschätzt) liegen in veränderten technischen Vorschriften begründet?

Antwort zu 5:

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

„Hierzu ist keine Aussage möglich.“

Frage 6:

Welchen Anteil (gegebenenfalls grob geschätzt) haben die Managementkosten der DB InfraGO AG an den Kosten?

Antwort zu 6:

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

„Die Managementkosten belaufen sich auf ca. 73 Mio. EUR für die gesamte DB.“

Frage 7:

Wurden die anfallenden Teil-Baukosten jeweils vor der Vergabe von einer Prüfbehörde des Landes Berlins geprüft? Wenn ja, mit welchen Ergebnissen, wenn nein, warum nicht?

Frage 8:

Gab es Prüfungen des Eisenbahnbundesamtes zu den Kosten? Wenn ja, mit welchen Ergebnissen, wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 7 und 8:

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Bei der Maßnahme werden sowohl Zuwendungen durch den Bund aus dem GVFG als auch aus Landesmitteln bewilligt. Daher erfolgt die Prüfung der Baukosten hier ausschließlich durch die Prüfbehörde des EBA. Eine Prüfung durch die Prüfbehörde des Landes Berlin erfolgt hier gem. Nr. 1.6 der AV zu § 44 LHO Berlin nicht. Das Land Berlin schließt sich dem Prüfergebnis des EBA an. Bei der Prüfung durch das EBA wurden Gesamtkosten in Höhe von 510,8 Mio. EUR festgestellt. Davon sind 343 Mio. € zuwendungsfähige Baukosten (60 % Anteil Bund iHv 205,8 Mio. €; 40 % Anteil Land iHv 137,2 Mio. €) und nichtzuwendungsfähige Kosten inkl. Planungskosten iHv 167,8 Mio. €.

Die DB teilt ergänzend hierzu Folgendes mit:

„Im 1. Bauabschnitt der S21 Berlin wurden zunächst Planungsleistungen erbracht, deren Finanzierung durch das Land Berlin erfolgte (Leistungsphasen 1–4 gemäß HOAI). Auf Grundlage der Entwurfsplanung wurde beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein Mittel Antrag auf Grundlage der geprüften und freigegebenen Entwurfsplanung gestellt und auch bewilligt.“

Das Eisenbahn-Bundesamt prüfte im Rahmen seiner fachlichen Expertise die vorgelegten Planungs- und Bauunterlagen. Im weiteren Projektverlauf wurden und werden dem EBA entsprechend dem Baufortschritt fortlaufend ergänzende und detailliertere Unterlagen zur Prüfung vorgelegt. Auch diese werden durch das EBA geprüft.

Eine zusätzliche, doppelte fachliche Prüfung der Bauplanungsunterlagen durch den Berliner Senat erfolgte im 1. Bauabschnitt nicht und ist auch nicht vorgesehen.“

Frage 9:

Wie möchte der Senat zukünftig verhindern, dass bei Projekten des SPNV wiederum überteuerte Investitionskosten anfallen?

Antwort zu 9:

Bei Projekten dieser Größenordnung und vor allem auch dieser Laufzeit sind Preisanpassungen allgemein üblich. Neben Aspekten wie der allgemeinen Inflation beeinflussen dabei auch unvorhergesehene Ereignisse wie Corona, der Ukraine- oder Irankrieg etc. oder auch geringe Marktkapazitäten von Fachfirmen aufgrund anderer Großprojekte wie z.B. die Korridorsanierungen der DB im Fernverkehr die Preise am Markt. Hinzu kommen auch nicht vorhersehbare Abweichungen im Bestand, bspw. beim Trägerrost am Hauptbahnhof, die ebenfalls zu kostenintensiven Änderungen führen können.

Ziel sowohl der DB als Vorhabenträger sowie des Landes Berlin als Mitfinanzierungsgeber ist die Minimierung des notwendigen Mitteleinsatzes und daher eine Vermeidung unnötiger Investitionskosten. Dazu werden die durch die DB eingereichten Planungen in einem mehrstufigen Prozess umfangreich abgestimmt und durch die jeweils zuständige Prüfstelle (EBA, Prüfstelle des Landes Berlin, etc.) genau geprüft.

Frage 10:

Im Jahr 2029 soll – sicherlich mit Vollzügen – eine S-Bahn-Linie über die wieder aufgebaute Siemensbahn und die S21-Westkurve zum Hauptbahnhof verkehren. Warum wird aktuell nicht an dem künftigen, für Vollzüge geeigneten S21-Bahnhof im Hauptbahnhof (Tiefgeschoss) gebaut, für den ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt?

(Anmerkung: Je länger man mit dem Bau wartet, umso teurer wird er erfahrungsgemäß.)

Antwort zu 10:

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

„Die Bauarbeiten zur Herstellung des Zielbahnsteigs am Hauptbahnhof Berlin können erst nach Fertigstellung der Sanierungsarbeiten am Trägerrost starten. Die Arbeiten zur Sanierung des Trägerrosts sind gestartet.“

Frage 11:

Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung hat das Land Berlin (leider sehr verspätet) bei der DB AG die Planung für den künftigen S-Bahnhof Perleberger Brücke bestellt. Wie gestaltet sich die (gegebenenfalls grob geschätzte) Zeitkette bis zur Inbetriebnahme dieses S-Bahnhofs?

Antwort zu 11:

Für den Haltepunkt Perleberger Brücke wurden die Grundlagenermittlung und Vorplanung erarbeitet und auf dieser Basis eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt, die mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen werden konnte. Darauf aufbauend werden die weiteren Schritte – zunächst die weitere Planung (Entwurfs- und Genehmigungsplanung, Lph 3 + 4) und nach Bestätigung der positiven NKU-Ergebnisse mit den dabei ermittelten Kosten als Voraussetzung für eine GVFG-Förderung auch die bauliche Umsetzung – mit der DB vereinbart. Beim vorliegenden Planungsstand und den noch erforderlichen Zwischenschritten kann derzeit noch kein genauer Inbetriebnahmezeitpunkt benannt werden. Ziel ist die Realisierung des Haltepunkts Perleberger Brücke bis zur endgültigen Fertigstellung des ersten Bauabschnittes der S21.

Frage 12:

Mit welchen Baukosten rechnet der Senat nunmehr für die gesamte S 21 (3 Bauabschnitte), für die eine Berliner Tageszeitung einst den Begriff "S 900" prägte, da die damals geschätzten Baukosten bei rund 900 Mio. Euro lagen?

Antwort zu 12:

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

„Die aktuell geschätzten Gesamtkosten für den 1.- 3. Bauabschnitt der S21 betragen ca. 3 Mrd. EUR.“

Frage 13:

Wird mit der Inbetriebnahme der Siemensbahn die Kapazität des provisorischen S-Bahnhofs im Hauptbahnhof für den parallelen Betrieb der S15 zwischen Gesundbrunnen und Hbf ausreichen? Wenn nein, wird dann die S15 wieder eingestellt?

Antwort zu 13:

Am Interimsbahnsteig nördlich des Hauptbahnhofs steht nur 1 Gleis für die S-Bahn-Züge zur Verfügung, so dass ein 10-min-Takt ermöglicht werden kann. Für den parallelen Betrieb sowohl der Siemensbahn als auch der S15 jeweils im 10-min-Takt ist diese Kapazität nicht ausreichend. Endgültige Festlegungen zum Angebotskonzept nach Inbetriebnahme der Siemensbahn wurden noch nicht getroffen, so dass eine Aussage zum Betrieb der S15 ab diesem Zeitpunkt noch nicht möglich ist.

Frage 14:

Mit welchen Gesamtkosten rechnet der Senat bzw. die DB für den Bau des Bahnhofs Perleberger Brücke?

Antwort zu 14:

Aktuell wird von Kosten in Höhe von insgesamt rd. 103 Mio. EUR ausgegangen. Darin sind die Planungskosten bereits enthalten. Zieht man diese und auch die Risikopositionen ab, betragen die Kosten ca. 64 Mio. EUR. Die Maßnahme befindet sich noch in einem sehr frühen Planungsstadium; eine Konkretisierung der Kosten wird im Rahmen der weiteren Detaillierung der Planung erfolgen.

Frage 15:

Wann wird mit dem Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses für den 2. BA der S21 (Hbf - Potsdamer Platz) gerechnet?

Antwort zu 15:

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

„Die Deutsche Bahn erwartet die Übergabe des Planfeststellungsbeschlusses durch das Eisenbahn-Bundesamt für den 2. Bauabschnitt im Projekt S21 Berlin im 4. Quartal 2026.“

Berlin, den 01.07.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt