

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek (GRÜNE)

vom 14. Juli 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Juli 2026)

zum Thema:

Was ergab die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zur NVT Süd?

und **Antwort** vom 28. Juli 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Juli 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. 19/26650
vom 14. Juli 2026
über Was ergab 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:

Für eine Nahverkehrstangente Süd (NVT Süd) im Abschnitt Springpfuhl bis zum Grünauer Kreuz wurde im Februar 2024 ein Systementscheid (siehe auch [Nahverkehrstangente auf dem östlichen Berliner Eisenbahnaußenrings \(BAR\) - Berlin.de](#)) für eine Ausführung und die Fortführung der Planung als S-Bahn getroffen. Im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) wurde für die NVT Süd ein neues S-Bahnangebot zwischen den Bahnhöfen Birkenwerder und Flughafen BER (Arbeitstitel „S-Bahnlinie 95“ (S95)) angenommen.

Die S95 verkehrt auf der Gesamtstrecke zwischen Birkenwerder und dem Flughafen BER im 20-Minuten-Takt und wird im Abschnitt zwischen Bucher Straße und Flughafen BER auf einen 10-Minuten-Takt verstärkt.

- In Variante 1 wird die S95 im Abschnitt Bucher Straße – Flughafen BER regulär mit Vollzügen bedient. Die weiter bis Birkenwerder verkehrenden Züge würden an der Bucher Straße von Vollzug auf Halbzug geschwächt.
- In Variante 2 wurde der vollumfängliche Betrieb der S95 mit Halbzügen untersucht.

Des Weiteren wurden entsprechend des Systemscheids zur NVT Süd Annahmen zur Realisierung von S-Bahnstationen getroffen. Es wurde die Errichtung der S-Bahnstationen Biesdorf Süd (Übergang zur U-Bahn Linie U5), Wuhlheide (als Turmbahnhof und Übergang zur S-Bahn Linie S3), An der Wuhlheide (als möglicher Übergang zur Straßenbahn) und Dörfeldstraße (als möglicher Übergang zur Straßenbahn) in der Untersuchung zugrunde gelegt.

Die optionalen S-Bahnstationen Biesdorfer Kreuz und Karlshorst Nord wurden in der NKU vorerst nicht berücksichtigt.

- Ein S-Bahnhof Biesdorfer Kreuz würde in Abwägung zu einem Halt Biesdorf Süd die örtliche Erschließung nicht verbessern und ausschließlich der Herstellung einer Umsteigemöglichkeit zur S5 dienen. Der hierfür ebenso erforderliche zusätzliche Halt der S5 würde nach aktuellem Stand zu Fahrplankonflikten auf dieser Linie führen.
- Die Erschließung der relevanten Gebiete in Karlshorst ist zunächst mittels Busanbindung an den S- und U-Bahnhof Biesdorf Süd (NVT/U5) vorgesehen.

Frage 2:

Welche Ergebnisse lieferte die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung im Detail?

Antwort zu 2:

Das aktuelle Ergebnis der Bewertung der NVT Süd weist nur für die Variante 2 – Betrieb mit Halbzügen auf der Gesamtstrecke - einen Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) über 1,0 und somit ein nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) förderfähiges Ergebnis aus.

- Die Zulässigkeit des Halbzugeneinsatzes wurde mit einer Dimensionierungsprüfung für die zu erwartende Fahrgastnachfrage nachgewiesen.

Ein Einsatz von Vollzügen erhöht die Betriebskosten und Folgekosten maßgeblich, so dass für Vollzüge kein wirtschaftliches Ergebnis erreicht werden kann.

Frage 3:

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

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 Züge dessen dem im Mobilitätsgesetz festgeschriebenen Vorrang der Verkehrsmittel des Umweltverbunds vor dem motorisierten Individualverkehr Rechnung?

Frage 9:

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

Antwort zu 3, 7, 8 und 9:

Die Fragen 3 und 7 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten zur Schriftlichen Anfrage Nr. 19/25944 verwiesen.

Frage 4:

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

Antwort zu 4:

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ergab für die Variante 2 – vollumfänglicher Einsatz von Halbzügen – einen NKI von 1,32 ohne Berücksichtigung eines Risikozuschlags bzw. 1,02 mit Berücksichtigung eines üblichen Risikozuschlags von 30 %.

Die Maßnahme führt zu einem schienenengebundenen Mehrverkehr im öffentlichen Verkehr (ÖV) von ca. 7.000 Fahrten/Werktag. Dabei werden ca. 5.900 Fahrten vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖV verlagert. Zusätzlich werden ca. 1.100 Fahrten durch die Maßnahme induziert.

Durch neugeschaffene Direktverbindungen werden ÖV-Verkehre intern verlagert, wodurch die ÖPNV-Verkehrsleistungen entsprechend sinken. Die Fahrgäste profitieren dabei von neuen Direktverbindungen und kürzeren Fahrzeiten. Den Berechnungen liegt außerdem die Unterstellung der Realisierung von aktuell geplanten Wohnungsneubauvorhaben im Maßnahmenbereich (z.B. in Karlshorst, Behrensufer, Grünau, Köpenick) sowie die Realisierung des Ausbaus des Stadions „Alte Försterei“ und die Entwicklung im Mellowpark zugrunde. Diese sind auch notwendig, um den notwendigen Nutzen der Maßnahme zu generieren und einen NKI von größer als 1,0 erzielen zu können.

Frage 5:

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

Antwort zu 5:

Es wird auf die Antwort zur Schriftlichen Anfrage Nr. 19/25944 verwiesen.

Zusätzlich sind für die Nutzen-Kosten-Untersuchung der NVT Süd Kosten in Höhe von 84.800,00 € (netto) angefallen.

Frage 6:

Welche Konsequenzen zieht der Senat aus der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung?

Antwort zu 6:

Unter den gewählten Rahmenbedingungen ist die NVT Süd in der derzeitigen Planungsphase der Grundlagenermittlung unter Nutzung von Halbzügen förderfähig nach dem GVFG. Die im Rahmen der bereits in den Strukturen von i2030 vereinbarten und im Titel 0730/68235 verankerten Leistungen der Grundlagenermittlung (Erstellung der Verkehrlichen Aufgabenstellung (VAST) und Betrieblichen Aufgabenstellung (BAST)) werden fortgesetzt.

Für die weitere Planung über die bisher vereinbarten Leistungen hinaus wäre ein Senatsbeschluss erforderlich und die Finanzierung der weiteren Planungsschritte in den nächsten Doppelhaushalten 2028/29ff. abzusichern.

Berlin, den 28.07.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt