

**Antwort****der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Hanna Steinmüller, Julia Schneider, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 21/6165 –**

**Zeitplan Inbetriebnahme S-Bahnlinie S15 in Berlin**

## Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesminister für Verkehr Patrick Schnieder stellte zuletzt fest, dass der Zustand der Bahn „demokratiegefährdend“ sei (vgl. [www.zeit.de/mobilitaet/2026-03/verkehrsminister-schnieder-zustand-deutsche-bahn-demokratiegefaehrend](http://www.zeit.de/mobilitaet/2026-03/verkehrsminister-schnieder-zustand-deutsche-bahn-demokratiegefaehrend)). Das Bundesministerium für Verkehr, Genehmigungsbehörden wie das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) sowie die Deutsche Bahn AG zeigen sich aktuell nicht in der Lage, die Fertigstellung des überfälligen Anschlusses des Hauptbahnhofs an den Berliner S-Bahn-Ring umsetzen zu können. Berichte weisen darauf hin, dass die Deutsche Bahn wiederholt keine genehmigungsfähige Zulassung des Interimbahnhofs erreichen kann (vgl. [www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/die-phantom-s-bahn-von-berlin-raetsel-um-die-s15-zum-hauptbahnhof-li.10028358](http://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/die-phantom-s-bahn-von-berlin-raetsel-um-die-s15-zum-hauptbahnhof-li.10028358)). Der Start der Baumaßnahmen datiert auf das Jahr 2000, das Datum der Inbetriebnahme wurde wiederholt verschoben. Anlass der letzten Verschiebungen ist gemäß Medienberichten die weiterhin nicht zulassungsfähige Haustechnik (vgl. ebd.). Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sieht eine Ursache für den Vertrauensverlust in staatliche Unternehmen in wiederholten Verschiebungen wichtiger Infrastrukturmaßnahmen des öffentlichen Nahverkehrs.

1. Was ist der aktuell erwartete Inbetriebnahmetermin des Bauvorhabens S15 Berlin?

Der Betrieb der S-Bahnlinie S15 wurde am 15. Juni 2026 aufgenommen (vgl.: [www.deutschebahn.com/de/presse/presse-regional/pr-berlin-de/aktuell/presseinformationen/Neue-S-Bahn-Linie-S15-fahrt-ab-jetzt-zwischen-Gesundbrunnen-und-Hauptbahnhof--13900884](http://www.deutschebahn.com/de/presse/presse-regional/pr-berlin-de/aktuell/presseinformationen/Neue-S-Bahn-Linie-S15-fahrt-ab-jetzt-zwischen-Gesundbrunnen-und-Hauptbahnhof--13900884)).

2. Welche Genehmigungen stehen für die Inbetriebnahme des Bauvorhabens noch aus (bitte beschreiben)?
3. Welche Gewerke des Infrastrukturvorhabens sind bereits für die Inbetriebnahme genehmigt, und seit wann?
4. Welche Änderungen an den noch nicht abgenommenen bzw. betriebsfähigen Gewerken sind seit einem Jahr erfolgt (bitte beschreiben)?

Die Fragen 2 bis 4 werden gemeinsam beantwortet.

Alle Genehmigungen liegen vor.

5. Was sind die entstandenen Kosten aufgrund der geänderten Planungen bzw. Bauarbeiten?

Zu den Kosten kann die DB InfraGO AG zum aktuellen Zeitpunkt noch keine Angaben machen, da die Schlussrechnungen noch nicht vorliegen.

6. Welche Versuche zur Inbetriebnahme bzw. Freigabe dieser Gewerke gab es bereits, und warum sind diese Versuche nicht erfolgreich gewesen?

Nach Angaben der DB AG gibt es mehrere Gründe, die die Inbetriebnahme verzögert haben. Dazu gehören die Mängel an den sogenannten Vorsorgeleistungen im Berliner Hauptbahnhof, Auswirkungen der Corona-Pandemie sowie Material- und Personalverfügbarkeiten.

7. Wie viele Gutachter wurden zur Abnahme dieser Gewerke bereits eingesetzt, und was waren jeweils die Ergebnisse der Gutachter bzw. die Gründe für die Nichterteilung der Freigabe?

Jede Inbetriebnahme einer Strecke und einer Verkehrsstation erfordert Gutachter zur Abnahme, um die Dokumente zur Erlangung der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigung zu erhalten. Dies richtet sich nach den Anforderungen der EIGV, Anlage 6 (zu § 18 Absatz 1 und § 21).

8. Wie hoch sind die bisher durch den Bund (z. B. über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz [GVFG]) in das Projekt geflossenen Finanzmittel, bzw. wie viele Finanzmittel sind für das Projekt durch den Bund eingeplant?

Für das Vorhaben der DB InfraGO AG „S-Bahn Berlin, S21“ sind im Bundesprogramm gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die folgenden Bundesfinanzmittel entsprechend dem seitens des Landes Berlin bzw. der DB InfraGO AG gemeldeten Bedarf enthalten:

- 217 Mio. Euro für den 1. Bauabschnitt (Nordringanbindung bis Hauptbahnhof);
- 530 Mio. Euro für den 2. Bauabschnitt (Hauptbahnhof bis Potsdamer Platz) und
- 860 Mio. Euro für den 3. Bauabschnitt (Potsdamer Platz bis S-Bhf Yorckstraße).

9. Was sind die Gesamtkosten dieses Bauabschnitts aktuell?

Nach Angaben der DB InfraGO AG belaufen sich die aktuellen Gesamtkosten auf 811,6 Mio. Euro.

10. Wie ist der Zeitplan für die weiteren Bauabschnitte der geplanten S-Bahn-Strecke zwischen Berlin Hauptbahnhof (Hbf) und Potsdamer Platz sowie den danach folgenden geplanten Streckenabschnitten jeweils?
11. Was ist der aktuelle Planungsstand dieser Infrastrukturmaßnahmen jeweils (bitte nach Bauabschnitten aufliedern)?

Die Fragen 10 und 11 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB InfraGO AG wurde im 2. Bauabschnitt (Berlin Hauptbahnhof–Potsdamer Platz) des Projekts S21 Berlin am 9. Januar 2024 mit Einreichung der Unterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt das Planfeststellungsverfahren gestartet. Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird noch im Jahr 2026 gerechnet. Die Inbetriebnahme ist Mitte/Ende der 2030er-Jahre vorgesehen.

Der 3. Bauabschnitt (3a Potsdamer Platz–Bahnhöfe Yorckstraße) befindet sich im Abschluss der Grundlagenermittlung und Vorplanung (Leistungsphase 1–2 nach HOAI). Gemeinsam mit dem Land Berlin erfolgt derzeit die Abstimmung für den Start in die Entwurfsplanung im Jahr 2027. Für den Bauabschnitt 3b (Yorckstraße (Großgörschenstraße)–Berlin Südkreuz) steht die Beauftragung durch das Land Berlin aus.

12. Welche Gelder für die weitere Planung bzw. den Bau dieser Infrastrukturmaßnahmen sind jeweils gesichert vorgesehen (bitte nach Bauabschnitten aufliedern)?

Nach Angaben der DB InfraGO AG sind für den 1. Bauabschnitt (Interimszustand und Endzustand) rund 720,6 Mio. Euro, den 2. Bauabschnitt rund 40,5 Mio. Euro und für den 3. Bauabschnitt rund 32,6 Mio. Euro finanziert.

13. Bis wann ist der Betrieb des provisorischen Bahnsteigs unter der Invalidenstraße geplant?

Nach Angaben der DB InfraGO AG wird der provisorische Bahnsteig bis zum Beginn der Bauarbeiten zur Herstellung des Zielbahnsteigs am Hauptbahnhof in Betrieb sein.

14. Bis wann wird das Trägerrost über der eigentlich geplanten S-Bahn-Station so saniert bzw. ersetzt, dass ein Weiterbau an dieser Stelle möglich ist?

Nach Angaben der DB InfraGO AG erfolgt die Fertigstellung der Abfangplatten unterhalb des schadhafte Trägerrostes Anfang der 2030er-Jahre. Danach werden die regulären Bautätigkeiten im Baufeld fortgesetzt (Baugruben, Rohbau, Ausbau unterirdische Personenverkehrsanlage).

15. Was ist das Konzept zur Integration des Bauvorhabens nördlich des Potsdamer Platzes, und wie lange werden für seine Umsetzung Sperrungen der Nord-Süd-S-Bahn andauern?

Die Unterbrechung der Nord-Süd-Bahn wird nach Angaben der DB InfraGO AG ca. 2,5 Jahre dauern.

16. Können vorhandene Bauvorleistungen (z. B. „Heuboden“) dafür genutzt werden, und wenn nein, warum nicht?

Nach Angaben der DB InfraGO AG dient der sogenannte „Heuboden“ als Vorratsbauwerk, muss jedoch auf einer definierten Länge der neuen Trassierung durch einen Neubau angepasst werden.

17. Welche Maßnahmen an der Humboldthafenbrücke wurden bisher ergriffen, um die Standfestigkeit sicherzustellen?

Nach Angaben der DB InfraGO AG wurden zur Sicherstellung der Standsicherheit der Humboldthafenbrücke in den vergangenen Jahren eine Reihe aufeinander abgestimmter technischer und baulicher Maßnahmen umgesetzt: Es erfolgte zunächst eine umfassende Zustandsfeststellung des Bauwerks. Die Instandsetzung des Trägerrostes wurde im Februar 2026 abgeschlossen.

18. Welche weiteren Maßnahmen sind an der Humboldthafenbrücke vorgesehen bzw. werden ergriffen (bitte inklusive Zeitplan auflisten)?

Nach Angaben der DB InfraGO AG sind die Herstellung von Abfangplatten unter dem Trägerrost sowie die Fortführung des Permanentmonitorings bis zum Bauende geplant.

19. Was ist der aktuelle Zeitplan des Haltepunkts Perleberger Brücke (bitte die zeitlichen Meilensteine der Vorplanung, der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, des Antrags auf Freigabe weiterer finanzieller Mittel und weitere notwendige Planungsschritte angeben)?
20. Warum ist der aktuelle Zeitplan vom ursprünglich avisierten Eröffnungsdatum des Bahnhofs Perleberger Brücke im Jahr 2026 zeitlich auf frühestens 2029 verschoben worden (vgl. [www.zeit.de/news/2026-03/24/inbetriebnahme-der-linie-s15-s21-verzoegert-sich-weiter](http://www.zeit.de/news/2026-03/24/inbetriebnahme-der-linie-s15-s21-verzoegert-sich-weiter))?
23. Welche Einschränkungen in den Bahnbetrieb ergeben sich für den Bau des Haltepunkts Perleberger Brücke?
24. Wie hoch sind die Kosten für den Haltepunkt Perleberger Brücke, und wird dieses Vorhaben durch den Bund gefördert (wenn ja, bitte Höhe angeben)?
25. Hat das Land Berlin den Bau des Haltepunkts Perleberger Brücke formell bestellt, und wenn nein, welche Bestellschritte seitens des Landes Berlins für eine weitere Umsetzung stehen noch aus?

26. Wie viele Mittel stehen für den Bau des Bahnhofs Perleberger Brücke bereit (bitte in Jahresscheiben angeben sowie nach Mittelgebern aufteilen)?

Die Fragen 19, 20 und 23 bis 26 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB InfraGO AG hat das Land Berlin die Planung des Vorhabens bestellt. Die Kosten richten sich nach der Entscheidung des Landes Berlin, welche Planungsvariante weiter ausgearbeitet werden soll. Für die bisherigen Planungen zum Haltepunkt Perleberger Brücke hat das Land Berlin Landesmittel bereitgestellt. Für den Bau des Haltepunkts ist eine formelle durch das Land Berlin erforderlich, die zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt. Da derzeit noch keine Bestätigung des Landes Berlin zur Vorplanung vorliegt, kann zu möglichen Auswirkungen des Baus des Haltepunkts auf den Bahnbetrieb keine Aussage getroffen werden. Die Beteiligung des Bundes im Rahmen des GVFG wird geprüft.

21. Gab es eine Verschiebung zugunsten eines anderen Verkehrsprojekts, und wenn ja, welches?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Information vor.

22. Welches Verkehrskonzept unterstützt die Bundesregierung für die Eurocapacity, damit die über 12 000 Angestellten und zusätzlichen Anwohnenden an- und abreisen können (insbesondere vor dem Hintergrund der Bauvollendung der Gebäude im nördlichen Teil wie dem DKB-Hochhaus (DKB = Deutsche Kreditbank) mit 2 000 Mitarbeitenden)?

Die Zuständigkeit hierfür liegt beim Land Berlin.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*