2. September 2025

**Schriftliche Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Anke Frieling (CDU) vom 27.08.2025**

**und Antwort des Senats**

**- Drucksache 23/1254 -**

**Betr.: S6 Hamburg-West: Berücksichtigung der Olympiabewerbung in der Nutzen-Kosten-Bewertung**

* 1. ***Einleitung für die Fragen:***

Hamburg plant den Bau der neuen S-Bahn-Linie S6 Hamburg-West, die von der Station Holstenstraße über Bahrenfeld und Lurup bis zum Osdorfer Born führen soll. Das Projekt ist mit erheblichen Kosten verbunden: Laut Medienberichten werden Baukosten zwischen 1,2 und über 2 Milliarden Euro veranschlagt. In der medialen Berichterstattung wurde darauf hingewiesen, dass die Verkehrsbehörde in der Kosten-Nutzen-Analyse der S6 offenbar Annahmen getroffen hat, die auf eine erfolgreiche Olympiabewerbung Hamburgs für die Sommerspiele 2036 abstellen. So sei insbesondere das geplante Olympische Dorf im Volkspark in die Bewertung als zu erschließender Standort einbezogen worden. Allerdings wurde über die Bewerbung Hamburgs bislang weder durch den DOSB noch durch das IOC entschieden. Die S6 wurde bislang so geplant, dass sie sich über ein Bauwerk am Kaltenkircher Platz in den Verbindungsbahnentlastungstunnel (VET) einfädelt. Ob der VET überhaupt realisiert wird, ist fraglich.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

1. Welche Annahmen zur geplanten Olympiabewerbung Hamburgs hat der Senat bei der Erstellung bzw. Beauftragung der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für die S6 Hamburg-West zugrunde gelegt?
2. Ist das geplante Olympische Dorf im Volkspark Bestandteil der in die NKU einfließenden verkehrlichen Nachfrageprognosen für die S6? Wenn ja, in welchem Umfang?
3. Mit welchen Nutzerzahlen wird für das Olympische Dorf gerechnet? Sind das ähnliche Zahlen wir für die dann dauerhaft genutzte Science City Bahrenfeld?
4. Wie verändert sich das Ergebnis der NKU für die S6, wenn Annahmen zu einer Olympiabewerbung unberücksichtigt bleiben? Welche Annahmen werden für die Science City Bahrenfeld incl. Universitäre Einrichtungen getroffen?
5. Welche zusätzlichen Kosten (Bau, Betrieb, Planung) sind im Zusammenhang mit einer möglichen Olympiabewerbung in die Projektbewertung eingeflossen?
6. Wie bewertet der Senat die Transparenz gegenüber Bürgerschaft und Öffentlichkeit, wenn in einer NKU Annahmen einfließen, deren Realisierung (Olympische Spiele) derzeit völlig ungewiss ist?
7. Plant der Senat, eine aktualisierte NKU ohne Olympia-Bezug vorzulegen, um die Wirtschaftlichkeit der S6 unabhängig von einer möglichen Bewerbung zu dokumentieren?

Eine erste Nutzen-Kosten-Indikation (NKI) für die S6 Osdorfer Born wurde bereits 2023 im Verkehrsausschuss der Bürgerschaft vorgestellt (vgl. Drs. 22/12302). Hierbei wurden in erster Linie dauerhafte Nutzungen im Bereich des Trassenkorridors berücksichtigt. Die Auswirkungen eines zeitlich begrenzten Großevents wie den Olympischen und Paralympischen Spielen sowie eines potenziell für eine Nachnutzung zur Verfügung stehenden Olympischen Dorfes auf die langfristige Wirtschaftlichkeit einer S6 Osdorfer Born werden im Zuge der Ausarbeitung des Olympia-Konzepts ermittelt und bewertet werden. Die NKI wird anhand der Erkenntnisse aus dem laufenden Planungsprozess fortgeschrieben.

1. Bis wann plant der Senat nach aktuellem Stand die Fertigstellung und Inbetriebnahme der S6 Hamburg-West (bitte Angabe in Jahren, differenziert nach Planungs- und Bauabschnitten)?

Die von der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) bei der DB InfraGO AG beauftragten Planungen über die Leistungsphasen 1, 2 und Teile der Leistungsphase 3 nach Honorarordnung für Architekten und Ingenieure sehen eine Laufzeit bis zum Jahr 2030 vor. Erkenntnisse zum Inbetriebnahmetermin der S6 Osdorfer Born werden im Zuge dieser Planungsaktivitäten gewonnen.

1. In einem Artikel des Hamburger Abendblatts vom 30. Mai 2025 („Zentrales Tunnelprojekt VET vor dem Aus – was das für Hamburg bedeutet“) wird berichtet, dass die Realisierung des Verbindungsbahnentlastungstunnels (VET) nicht mehr gesichert sei.
a) Welche konkreten Auswirkungen hätte ein Verzicht auf den VET nach Einschätzung des Senats auf die Planung, Trassenführung und Realisierbarkeit der S6 Hamburg-West?
b) Welche alternativen Planungen oder Anpassungen verfolgt der Senat für die S6, falls der VET nicht umgesetzt wird?
c) Ist es nach Auffassung des Senats weiterhin möglich, die S6 Hamburg-West ohne VET umzusetzen – und wenn ja: mit welchen technischen und finanziellen Änderungen?

Eine Nichtrealisierung des Verbindungsplanentlastungstunnels (VET) hätte auf die Planung, Trassenführung und Realisierbarkeit einer S6 Osdorfer Born keine Auswirkungen. Die verkehrliche Aufgabenstellung des Planungsvertrages zwischen FHH und DB InfraGO AG beinhaltet die Planung sowohl einer oberirdischen Ausfädelung aus dem Bestandsnetz als auch einer unterirdischen Anschlussvariante an den VET unterhalb des Kaltenkircher Platzes. Technische oder finanzielle Änderungen sind nicht zu erwarten, da Anschlussvarianten mit und ohne VET bei den laufenden Planungen gleichsam berücksichtigt werden.

1. Gibt es alternative Überlegungen für eine schienengebundene Erschließung Bahrenfelds, Lurups und des Osdorfer Borns, falls eine Finanzierung/Realisierung der S6 scheitern sollte?

Siehe Drs. 21/18875.