



## Sachstand U5

Sitzung des Verkehrsausschusses der BV Altona am 17. Oktober 2022



**HOCHBAHN**

U5 Projekt GmbH

# U-Bahn-Linie U5 – Aktueller Stand und Ausblick

---

- ➔ Klimabilanz
- ➔ Optimierung Vorplanung
- ➔ Integriertes Verkehrskonzept
- ➔ Ausblick nächste Schritte

So viel CO<sub>2</sub> würde beim Bau  
der U5 entstehen (konventionell):

**2,7 Mio Tonnen**

Basis-Szenario „do-nothing“:  
Mio.tCO<sub>2</sub>\_äq



## Ziel: CO<sub>2</sub>-Ausstoß beim Bau der U5 minimieren

### Rahmenbedingung:

Gleiche Funktionalität und Nutzungsdauer der U5

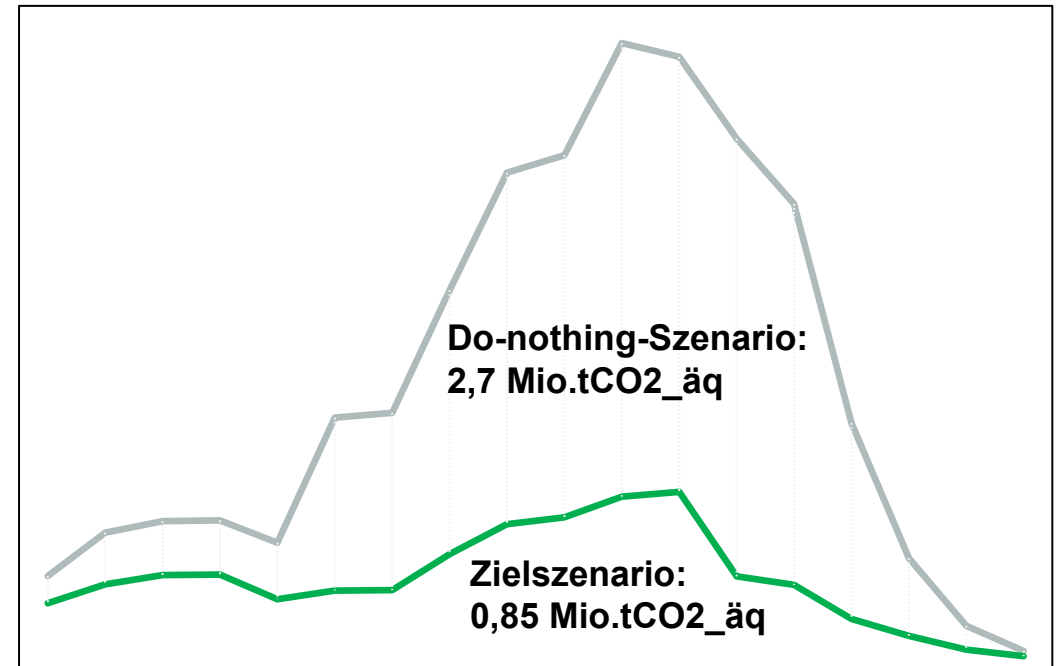
### Schritte zum Ziel

- **1. Entscheidung:**  
CO<sub>2</sub>-Emissionen werden wesentliches Bewertungskriterium im Projekt
- **2. Umfassende Bestandsaufnahme**  
CO<sub>2</sub>-Emissionen im Basis-Szenario („do-nothing“) – durch Ingenieurbüro LPI
- **3. Optimierung** in Planung und Bau notwendig



# Erfolgreiche CO<sub>2</sub>-Reduktion beim Bau der U5

baubedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen



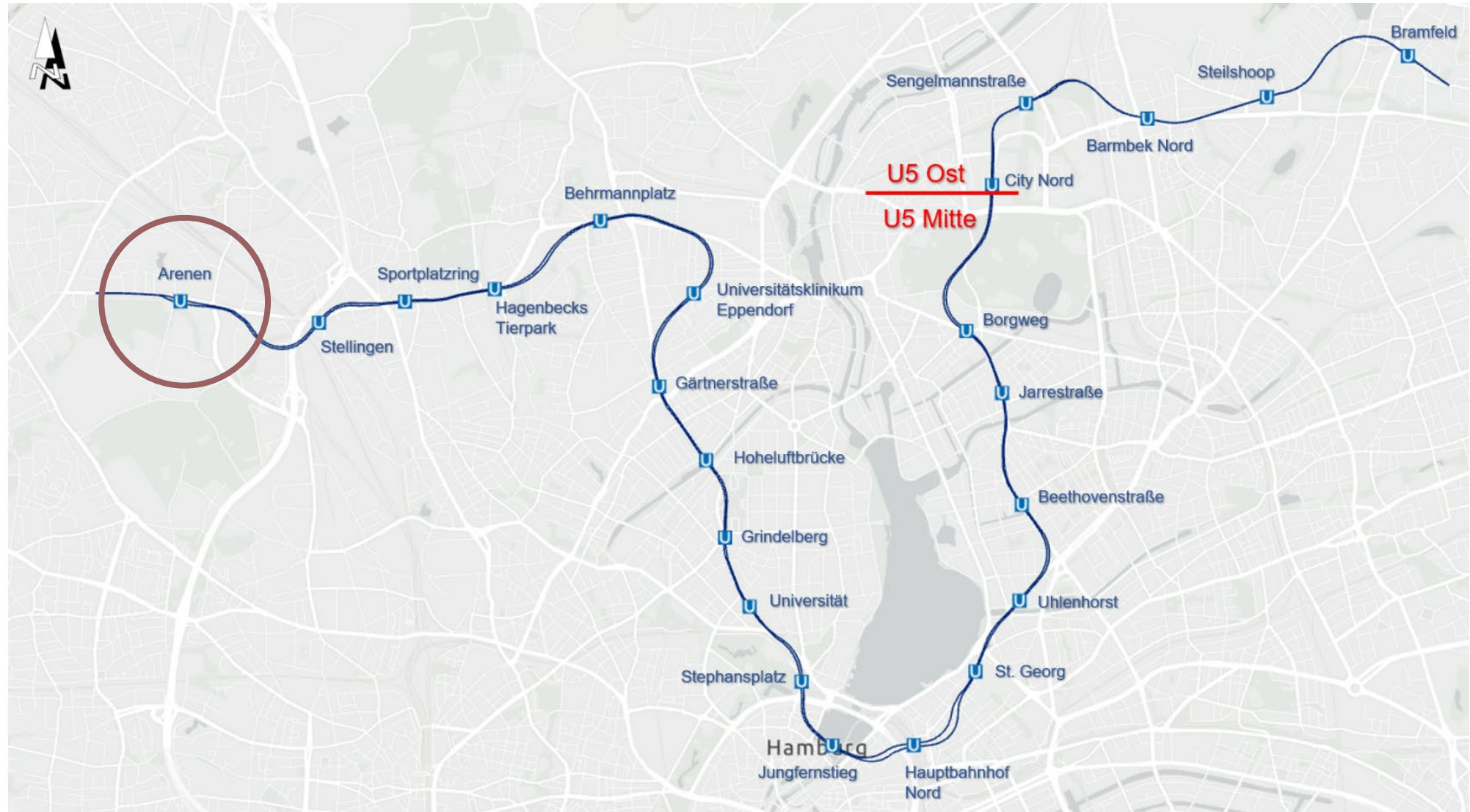
Prognose: jährlich anfallende THG-Emission aus bilanzierten Prozessen [tCO<sub>2</sub>\_äq/a]

## Bau der U5 wird Vorbild für klimaschonenden Verkehrsinfrastrukturbau

- Erstes Verkehrsprojekt in Deutschland mit CO<sub>2</sub> als Bewertungskriterium in Planung und Bau
- Treiber für die Entwicklung in der Industrie
- massive Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 70% durch
  - Optimierung von Planung und Bau
  - Initiieren und Nutzen des technischen Fortschritts

Klimaschonend gebaut sichert die U5 die Mobilität der nächsten Generationen.

# U5 Mitte – Sachstand Haltestellen



## U5 Mitte – Warum eine Optimierung der Vorplanung?

---

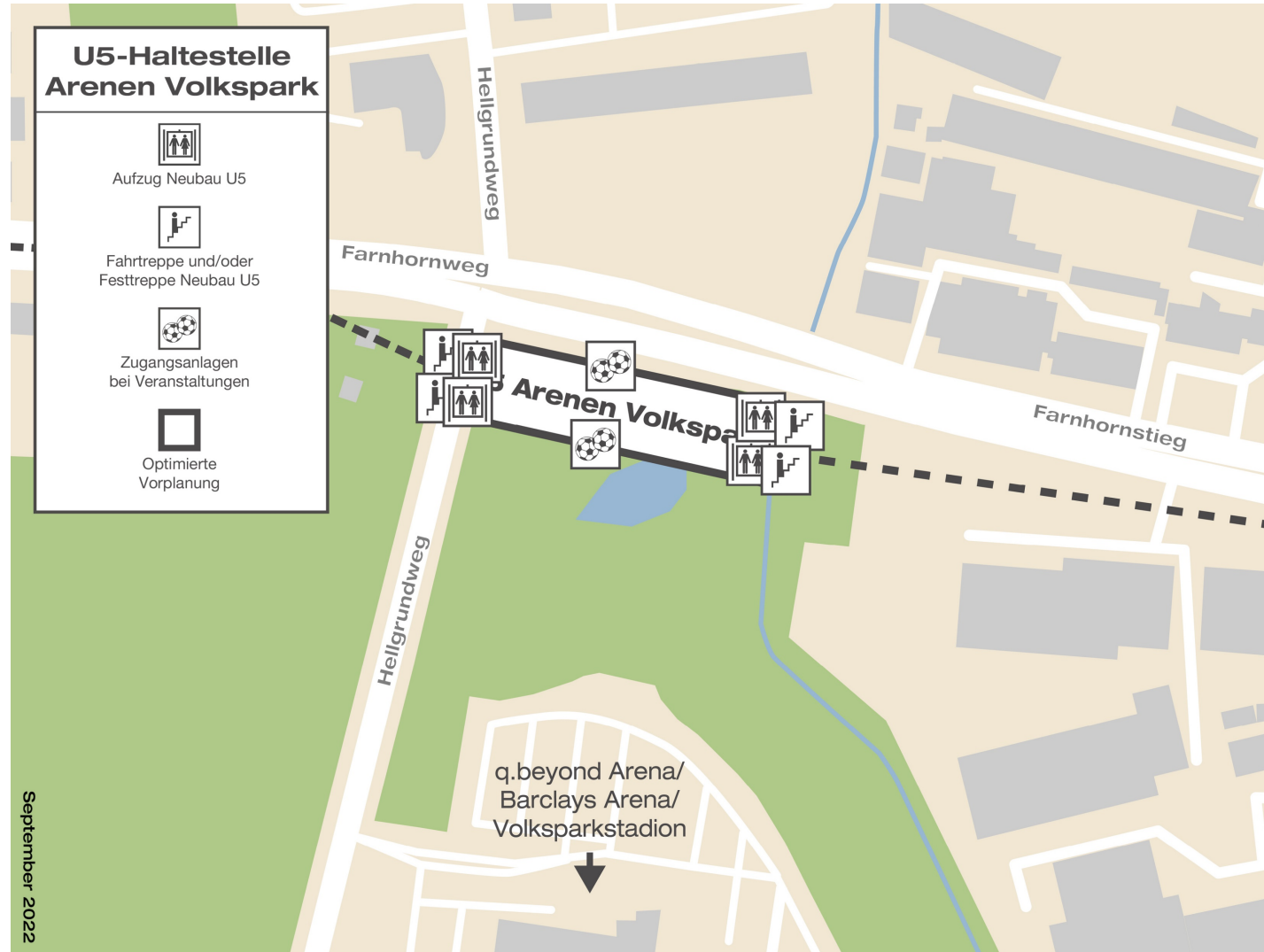
**Vorgabe:** Beibehaltung des hohen verkehrlichen Nutzens der U5

### **Ziele der Optimierung:**

- Reduktion ...
  - von baubedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen
  - der Baukosten (Verbesserung Nutzen-Kosten-Faktor)
  - der baubedingten Eingriffe in den angrenzenden Quartieren (Entlastung der Anwohnenden sowie des Verkehrs)
  - der Bauzeit
  - von Störungen im Bestandsnetz



# Haltestelle Arenen Volkspark

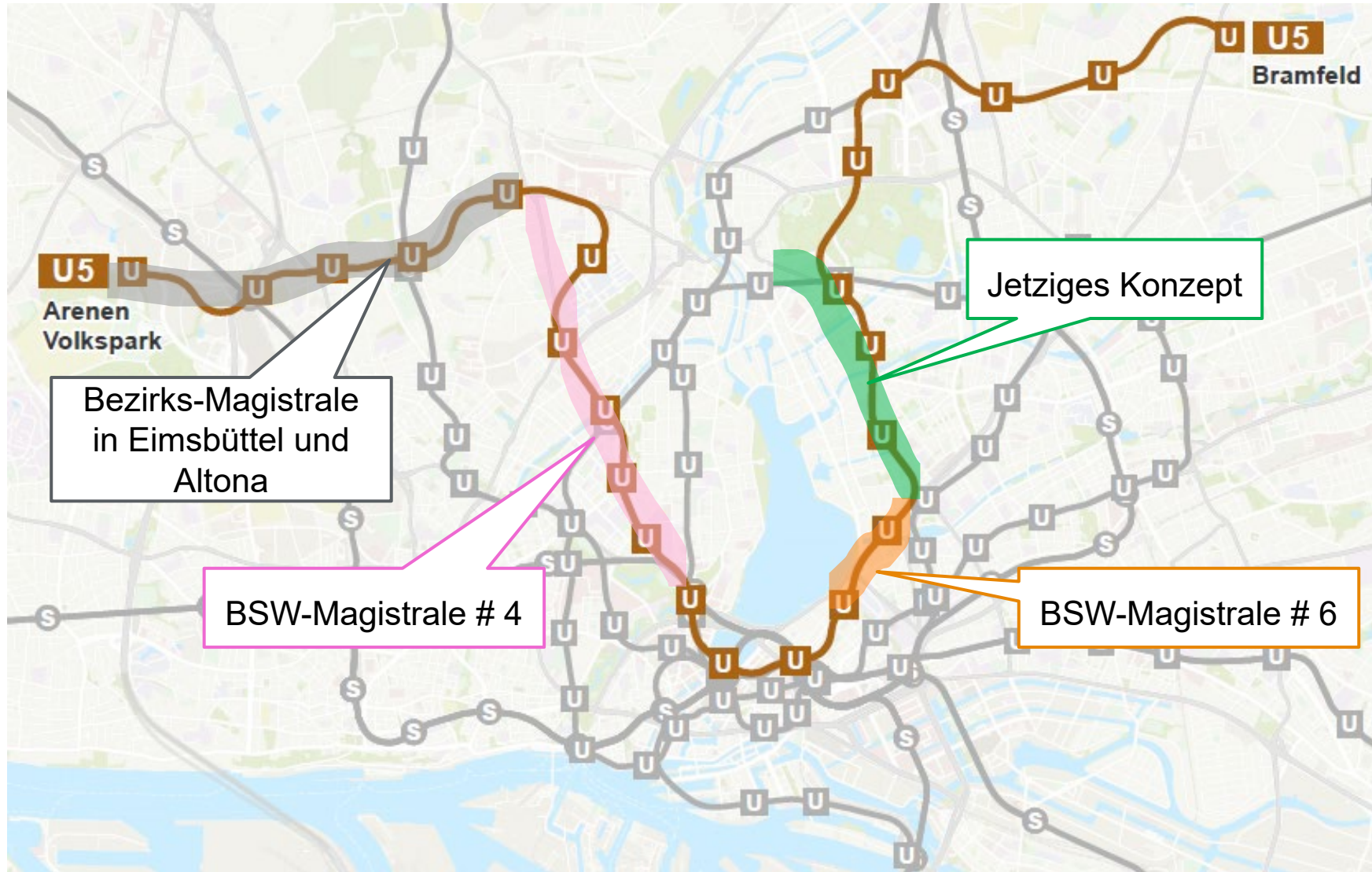


# Integriertes Verkehrskonzept: Neuer Baustein für die Mobilitätswende



- ➔ Deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit von umliegenden Stadtteilen durch die U-Bahn-Linie U5 ermöglicht die Umsetzung der Mobilitätswende auch an der Oberfläche
- ➔ Erarbeitung eines Integrierten Verkehrskonzepts für die B5 zwischen Dorotheenstraße und Mundsburg; die Verkehrsfläche wird zugunsten des Rad- und Fußverkehrs, der U5-Zugänge, Stadtgrüns und weiterer städtebaulicher Nutzungen neu verteilt
- ➔ Berücksichtigung der Verkehrsentwicklungsplanung
- ➔ Gemeinsame Erarbeitung des Konzepts durch HOCHBAHN, LSBG, zuständige Fachbehörden sowie Bezirksamt Hamburg-Nord unter Zuhilfenahme von Gutachtern für die zukünftige Verkehrsabwicklung und die städtebauliche Planung
- ➔ Kontinuierlicher Austausch mit BSW zu städtebaulichen Potentialen
- ➔ Abschluss des Integrierten Konzepts für diesen Bereich Ende 2023
- ➔ Integrierte Konzepte auch für weitere U5-Abschnitte vorgesehen, insbesondere in den Bereichen der Magistralenplanung

# U5 Mitte, Integriertes Verkehrskonzept: Neuer Baustein für die Mobilitätswende



# Planung und Bau der U5 – wie geht es weiter ?



## Weiteres Vorgehen / Die nächsten Schritte

- Sept/Okt 2022 Vorstellung Sachstand U5 in den Bezirken
- Dez 2022 Zuwendungsantrag weitere Planungsmittel U5 Jarrestraße – Arenen
- Dez 2022 Abschluss Nutzen-Kosten-Betrachtung, danach Einreichung erster Fördermittelantrag U5
- 2023 Ausschreibung / Vergabe Planungsleistungen U5 Jarrestraße – Arenen
- Mitte 2020er Jahre Baufortsetzung(en) in Richtung Innenstadt



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit

## Bildmaterial

- Folie 1: © Hamburger Hochbahn AG
- Folie 3: © Hamburger Hochbahn AG
- Folie 4: © Hamburger Hochbahn AG
- Folie 5: © Hamburger Hochbahn AG
- Folie 6: © lizenzfrei über Creative Commons
- Folie 7: © Hamburger Hochbahn AG
- Folie 9 – 11: © Hamburger Hochbahn AG
- Folie 12: © moka-studio
- Folie 13: © Hamburger Hochbahn AG