

CO₂-Reduktion der U5 weiter auf Kurs

- **U5 veröffentlicht dritten Jahresbericht zur CO₂-Strategie**
- **Reduktionsstrategie weiterhin erfolgreich: 70 Prozent CO₂-Einsparung**

Die HOCHBAHN U5 Projekt GmbH hat den dritten Jahresbericht über die Wirksamkeit der CO₂-Reduktionsstrategie beim Bau der U5 veröffentlicht. Dieser dokumentiert die Fortschritte bei der Umsetzung der Reduktionsmaßnahmen in Planung und Bau der U5 mit Stand 2025. Der Bericht zeigt: Statt 2,6 Mio Tonnen bei konventioneller Bauweise reduzieren die bisher umgesetzten Maßnahmen die baubedingten CO₂-Emissionen der U5 im Zielszenario auf rund 780.000 Tonnen. Die neuen Zahlen verdeutlichen, dass Planung und Bau der U5 weiterhin konsequent auf die Reduktion von CO₂ ausgerichtet wird. Auch in diesem Jahr bestätigt ein unabhängiges Review der Universität Innsbruck den eingeschlagenen Weg.

Klaus Uphoff, technischer Geschäftsführer U5 GmbH: „Wir verfolgen unser Ziel konsequent weiter. Auch der diesjährige Bericht zeigt, wie die getroffenen Maßnahmen zur CO₂-Reduktion beitragen. CO₂-reduzierter Bewehrungsstahl und Beton sind für unser Projekt inzwischen Standard. Mit dem erstmaligen Einsatz von Stahlfasertübbingen in einem deutschen U-Bahn-Bau-Projekt werden wir weitere signifikante Einsparungen erzielen können.“

Planungsänderungen bestimmen neue Baseline und Zielszenario

Die größte Veränderung des aktuellen Berichts betrifft die Anpassung des Baseline- und Zielszenarios für die gesamte CO₂-Reduktionsstrategie. Durch den neuen Streckenverlauf der U5 ohne die Haltestelle Jungfernstieg wurden Baseline- und Zielszenario neu bilanziert. Beide Szenarien reduzieren sich durch den neuen Streckenverlauf, sodass ab diesem Jahr 780.000 Tonnen CO₂ einer konventionell anfallenden Menge von 2,6 Mio Tonnen CO₂ gegenübergestellt werden. An der Zielmarke für die CO₂-Reduktion der U5 verändern diese neuen Werte nichts: Die CO₂-Einsparung beim Bau der U5 liegt auch im diesjährigen Bericht weiterhin bei rund 70 Prozent. Auch im kommenden Jahr werden die Werte eine erneute Anpassung erfahren, wenn erstmals auch die Westverlängerung der U5 von den Arenen bis nach Osdorf mit bilanziert wird.

CO₂-reduzierte Bauweisen und weitere Entwicklungen

Neben den in der Planung für die U5 ermittelten Reduktionspotenzialen tragen vor allem die bisherigen Maßnahmen zur CO₂-Reduktion im Bau bei. Bei der U5 werden

inzwischen nur Bewehrungsstähle mit maximal 500 kg CO₂-Äq./t (Los 1), bzw. 400 kg CO₂-Äq./t (Los 2) verbaut. Der Beton für die U5 wird standardmäßig mit CEM III-Zement hergestellt und im Zuge der Betonentwicklung auf weitere Optimierungen hingewirkt.

Eine weitere Innovation im Projekt: Beim maschinellen Tunnelbau auf dem ersten Bauabschnitt kann die U5 als erstes deutsches U-Bahn-Bauprojekt Stahlfasertübbinge einsetzen. Dafür wurde in diesem Jahr die deutschlandweit erste Zulassung erwirkt. Der Einsatz von Stahlfasertübbingen reduziert den Stahlanteil beim Tunnelbau um rund 60%. Ab 2027 können damit bei den maschinell hergestellten Tunnelröhren auf dem ersten Bauabschnitt der U5 Tübbinge mit deutlich weniger Stahl eingesetzt werden.

Mit Blick auf alternative Antriebe zum Diesel setzt die U5 auch weiterhin auf Elektrifizierung und den Einsatz von HVO100 bei Baufahrzeugen. So wurde ein Großteil der Bodentransporte von der Baustelle der U5 bereits unter Einsatz des alternativen Kraftstoffs HVO100 gefahren. HVO100 reduziert den CO₂-Ausstoß gegenüber konventionellem Diesel um bis zu 90%. Perspektivisch soll HVO100 auch für weitere dieselbetriebene Fahrzeuge auf den U5-Baustellen eingesetzt werden und so als Übergangslösung bis zur vollständigen Elektrifizierung von Baufahrzeugen dienen. Als Baustein zu eben jener Elektrifizierung verzeichnet ein Pilotprojekt aus dem letzten Frühjahr einen besonderen Erfolg: Der Einsatz eines elektrisch betriebenen Radladers der Firma LiuGong war so überzeugend, dass seit Frühjahr 2026 eines der Fahrzeuge dort dauerhaft im Einsatz ist und so das dieselbetriebene Pendant ersetzt.

CO₂-Reduktion Teil der kommenden U5-Bauausschreibungen

In den Bauausschreibungen für den nächsten Bauabschnitt der U5 zwischen City Nord und Jarrestraße will die U5 Angebote für elektrische Baugeräte fordern und diese gegenüber konventionellen Antrieben bevorzugen. Außerdem wird die U5 in den künftigen Ausschreibungen erstmalig auf die Methode des CO₂-Schattenpreises setzen. Durch die Monetarisierung des CO₂-Anteils und den Aufschlag zum tatsächlichen Angebotspreis der anbietenden Baufirmen zielt die U5 darauf, die klimatischen Folgekosten des Projektes sichtbar zu machen und in die Gesamtbewertung der Angebote einzubeziehen. So sollen Lösungen mit geringerem CO₂-Anteil attraktiver werden.

Seit 2022 verfolgt die U5 eine klare CO₂-Reduktionsstrategie. Die CO₂-Reduktionspotenziale und Einsparungen im Bau werden im jährlichen Bericht dokumentiert. So wird die transparente Messbarkeit der Maßnahmen zur CO₂-Reduktion für die gesamte Projektlaufzeit möglich. Der Jahresbericht für das Jahr 2025 ist online auf www.schneller-durch-hamburg.de einsehbar.