

Presse-Information

6. Oktober 2022

Hamburger Hochbahn AG

Christoph Kreienbaum

Pressesprecher

Büro: 040 32 88-21 21

Mobil: +49 178 628-21 21

presse@hochbahn.de

DT6 – die neue U-Bahn-Generation für Hamburg

- **Ausschreibung für neue U-Bahn-Fahrzeuge gestartet**
- **Beschaffung für Bestandsnetz und automatischen Betrieb auf der U5**
- **Betriebsführungssystem als Bestandteil der Ausschreibung**

Die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) hat eine Ausschreibung für die Beschaffung der nächsten U-Bahn-Fahrzeug-Generation gestartet. Die ersten DT6-Fahrzeuge sollen 2027 kommen. DT6 steht für Doppeltriebwagen (Fahrzeug kann in beide Richtungen fahren) der 6. Generation. Die Fahrzeuge sollen zum einen schrittweise die DT4-Fahrzeuge ersetzen, die seit 1988 im Hamburger U-Bahn-Netz fahren. Darüber hinaus werden zusätzliche Fahrzeuge im Zuge der Angebotsausweitungen Richtung Hamburg-Takt benötigt. Zum anderen müssen die ersten Fahrzeuge für die U5 beschafft werden, damit Ende 2027 die Tests für den vollautomatischen Betrieb starten können.

Henrik Falk, Vorstandsvorsitzender der HOCHBAHN: „Wir beschaffen die ersten Fahrzeuge für den vollautomatischen Betrieb auf der U5. Vor allem werden aber auch die Fahrgäste auf den Bestandslinien von den neuen U-Bahnen profitieren. Diese orientieren sich am DT5, werden im Innenbereich aber neue Akzente setzen. Das Konzept ist mit Kunden entwickelt worden und bietet Raum für unterschiedliche Bedarfe.“

Aufgrund des parallel entstehenden Bedarfs für das Bestandsnetz und die U5 hat die HOCHBAHN entschieden, ein Fahrzeug in zwei Varianten auszuschreiben. Die DT6-Fahrzeuge für das Bestandsnetz (DT6-F) haben an jedem Ende einen Fahrerraum. Der DT6 auf der U5 (DT6-A) wird im vollautomatischen Betrieb ohne Fahrerstand eingesetzt werden. Das Vorgehen mit den zwei Varianten eines

Neuigkeiten und Hintergründe zur HOCHBAHN unter hochbahn.de und dialog.hochbahn.de
Informationen zu Betriebsunterbrechungen via twitter.de/hochbahn sowie per [Telegram](https://t.me/hochbahn)

Fahrzeugtyps bietet den Vorteil, dass eine relativ gleichmäßige Anzahl von Fahrzeugen pro Jahr abgerufen werden kann. Die exakte Verteilung der Beschaffung von DT6-F- und DT6-A-Varianten passt sich dabei an den tatsächlichen Fahrzeugbedarfen an.

Hamburger Linie mit neuer Innengestaltung

Die DT6-Fahrzeuge werden wie die DT5 40 Meter lang und durchgängig begehbar sein. Die neuen Fahrzeuge werden aber aus vier Wagen bestehen (DT5: drei Wagen pro Fahrzeug). Durch die kürzeren Wagenlängen kommen die Fahrzeuge noch näher auch an gebogene Bahnsteige heran und verbessern damit die Barrierefreiheit. Die DT6-Fahrzeuge können allein (40 Meter) oder im Verbund als 80- oder 120-Meter-Züge fahren. So können bis zu 850 Fahrgäste befördert werden. Da beim DT6-A die Fahrerräume entfallen, sind es hier sogar knapp 900 Fahrgastplätze pro 120-Meter-Zug.

Die äußere Gestaltung in rot und silber knüpft an die Hamburger Linie an und ist eine Weiterentwicklung des DT5, der seit 2011 im Hamburger Netz fährt. Deutlich markanter werden die Türen sein, die komplett aus Glas bestehen und das Fahrzeug noch transparenter erscheinen lassen.

Im Innenbereich werden einige Verbesserungen im Vergleich zur heutigen DT5-Generation umgesetzt. Das neue Fahrzeug ist mit 2,70 Metern noch einmal gut 10 Zentimeter breiter. Die Sitzplätze werden zum Teil klassisch in Vierergruppen, aber auch in Längsrichtung angeordnet sein. Insgesamt ist der Fahrgastraum in vier verschiedene Zonen aufgeteilt: Nah an den Türen gibt es Mehrzweckflächen für hohen Platzbedarf. Ein türnaher Aufenthaltsraum und Sitzplätze in Türnähe sind für den Fahrgast mit kürzerer Aufenthaltsdauer. Die Nutzung der Sitzplatzgruppen bieten sich vor allem auf längeren Fahrten an. Die Aufteilung ist in einer vorgeschalteten Designentwicklung entworfen worden und soll den Fahrgastkomfort erhöhen. Eine neues Beleuchtungssystem soll die Aufenthaltsqualität steigern, das neue Fahrgastinformationssystem die Kundenkommunikation weiter verbessern.

Eine wichtige Rolle bei der Ausschreibung spielt das Thema Nachhaltigkeit.

Neuigkeiten und Hintergründe zur HOCHBAHN unter hochbahn.de und dialog.hochbahn.de
Informationen zu Betriebsunterbrechungen via twitter.de/hochbahn sowie per [Telegram](https://t.me/hochbahn)

Neben Wirtschaftlichkeit und technischer Leistungsfähigkeit geht dieser Bereich mit in die Bewertung der Angebote ein. Darunter fallen die Kriterien Gewicht, Energiebedarf und Lieferketten. Der Vertragspartner verpflichtet sich bei Zuschlag, jährlich Transparenz über diese Nachhaltigkeitsthemen zu schaffen. Die Recyclingquote bei den Fahrzeugen soll bei mindestens 94 Prozent liegen.

Zugsteuerung per Communication Based Train Control (CBTC)

Ziel der Ausschreibung ist, einen Rahmenvertrag mit einem Lieferanten zu schließen, der einen flexiblen Abruf von Fahrzeugen über einen langen Zeitraum ermöglicht. Mit der Vergabe sollen 48 DT6-Fahrzeuge fest bestellt werden. Weil beim vollautomatischen Betrieb auf der U5 die Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Betriebsführungssystem sicherheitsrelevant und deutlich komplexer ist als im heutigen Zustand, hat die HOCHBAHN entschieden, das Betriebsführungssystem der U5 gemeinsam mit dem DT6-Fahrzeug auszuschreiben. Das Betriebsführungssystem stellt im Kern die Steuerung und Sicherung des Zugbetriebs mithilfe eines CBTC-Systems (Communication Based Train Control) dar. Zudem werden über das System die Fahrgastinformation, die Bahnsteigtüren und die Kommunikationstechnik gesteuert.

Perspektivisch können auf der Basis der Ausschreibung bis zu 250 Fahrzeuge der Variante DT6-F beschafft werden – 190 Fahrzeuge als Ersatz für den DT4 und 60 Fahrzeuge für die vorgesehene Angebotsausweitung im Rahmen des Hamburg-Taktes. Von der Variante DT6-A ist langfristig die Beschaffung von 120 Fahrzeugen geplant. Davon werden 14 Fahrzeuge für die Inbetriebnahme des ersten Abschnitts auf der U5 zwischen Bramfeld und der City Nord benötigt.

Aktuell besteht die HOCHBAHN-Flotte aus 126 DT4- und insgesamt 163 DT5-Fahrzeugen (die letzten Fahrzeuge dieser Reihe werden bis Ende des Jahres geliefert). Darüber hinaus gibt es noch eine Betriebsreserve von 10 DT3-Fahrzeugen und verschiedene historische Fahrzeuge.