

Presse-Information

11. Mai 2023

HOCHBAHN U5 Projekt GmbH

Lena Steinat
Mediensprecherin
Mobil: +49 176 3186 4386
lena.steinat@hochbahn.de

Bei der U5 geht's voran

- **HOCHBAHN U5 Projekt GmbH verzeichnet erste Baufortschritte**
- **Bauarbeiten an historisch bedeutsamer Haltestelle**

Im September 2022 sind die Bauarbeiten für die U5 auf dem ersten Streckenabschnitt zwischen Bramfeld und City Nord im Rahmen des feierlichen Spatenstichs offiziell gestartet. Insbesondere im Bereich rund um die U1-Haltestelle Sengelmannstraße sind seitdem erste Baufortschritte zu sehen. Und es geht in großen Schritten weiter: Die bestehende U1-Haltestelle wird künftig um einen Bahnsteig erweitert und schafft mit einem bahnsteiggleichen Umstieg die erste Schnittstelle zwischen der neuen, vollautomatischen U-Bahn-Linie U5 und dem Bestandsnetz.

Bauarbeiten an historisch bedeutsamer Haltestelle

Das Besondere an der Haltestelle Sengelmannstraße: Der zweite Bahnsteig für die neuen Gleise existiert bereits. Er wurde beim Bau der Haltestelle in den 70er Jahren für eine mögliche Netzerweiterung mitgebaut, kam bis heute allerdings nie zum Einsatz. Künftig wird aus der Plattform ein moderner Bahnsteig mit neuem Haltestellendach und zwei neuen Gleisen. Die Arbeiten dafür starten noch im Frühjahr 2023. Mit der geplanten Fertigstellung Ende 2024 wird die U1 dann über diese Gleise geleitet, um im Anschluss mit dem Umbau des aktuell genutzten Bahnsteigs beginnen zu können.

Die Haltestelle Sengelmannstraße ist damit gleich in zweifacher Sicht von historischer Bedeutung. Zum einen kann bereits in den 70er Jahren vorausschauend geplante Infrastruktur für den Bau der U5 genutzt werden. Zum anderen wird mit dem geplanten Probebetrieb auf dem ersten Teilabschnitt zwischen Sengelmannstraße und City Nord

ab 2027 erstmalig eine vollautomatisch betriebene U-Bahn in Hamburg fahren. Dieser Abschnitt bietet ideale Voraussetzungen, das neue System intensiv und von Grund auf zu testen. Die Tests auf der Strecke mit Tunnelabschnitten, oberirdischen Strecken, Rampen, Abstellanlagen und der Umsteigehaltestelle Sengelmannstraße selbst mit dem Zusammenspiel von konventioneller und neuer Betriebstechnik werden genutzt, um einen reibungslosen Betrieb mit höchster Pünktlichkeit und Verfügbarkeit sicherzustellen.

Erster Baufortschritt erkennbar

Auch im Umfeld der Haltestelle Sengelmannstraße geht es voran. Die ersten Voraussetzungen für den Bau der neuen U-Bahn-Strecke wurden bereits geschaffen.

Klaus Uphoff, technischer Geschäftsführer der HOCHBAHN U5 Projekt GmbH:

„Jetzt wird die U5 greifbar und mit unserem Bürostandort in der City Nord sitzen wir direkt am Baugeschehen und können den Fortschritt täglich mitverfolgen. Gleichzeitig sind wir mit einem Team von mittlerweile rund 100 Kolleginnen und Kollegen gut aufgestellt, um die U5 als größtes U-Bahn-Projekt Deutschlands erfolgreich voranzutreiben.“

Einer dieser rund 100 Mitarbeitenden der HOCHBAHN U5 Projekt GmbH ist **Dirk Pastoors, Projektleiter für den ersten Teilabschnitt von der City Nord bis Sengelmannstraße:** „Mein Team und ich freuen uns, bereits die ersten Baufortschritte zu erkennen. Wir haben erfolgreich zwei Hilfsbrücken für die Güterumgebungsbahn eingesetzt, damit die U5 diese Gleise später mit einem Tunnel unterqueren kann. In einem nächsten Schritt bauen wir auf der östlichen Seite der U1-Haltestelle Sengelmannstraße neue U-Bahn-Brücken für die zusätzlichen Gleise der U5. Es geht also in vollem Tempo voran.“

HOCHBAHN U5 Projekt GmbH beauftragt Arbeitsgemeinschaft für Ausführung

Für die Realisierung des ersten Bauabschnitts von der City Nord bis Sengelmannstraße hat die HOCHBAHN U5 Projekt GmbH eine Arbeitsgemeinschaft

(ARGE), bestehend aus den beiden Unternehmen Wayss & Freytag Ingenieurbau AG aus Frankfurt und Ed. Züblin AG aus Stuttgart, beauftragt.

Dr. Petra Welge, kaufmännische Geschäftsführerin der HOCHBAHN U5 Projekt GmbH: „Mit der ARGE U5 Ost haben wir erfahrene und international agierende Spezialisten im Bereich Spezialtief- und Ingenieurbau gefunden. Mit ihrer Expertise haben sie sich in einem EU-weiten Ausschreibungsverfahren durchgesetzt. Wir freuen uns auf die gemeinsame Zusammenarbeit.“

Dr. Anja Sternberg, Bereichsleiterin Nord der Wayss & Freytag Ingenieurbau AG: „Im Namen der gesamten ARGE U5 Ost möchten wir uns herzlich bei der HOCHBAHN U5 Projekt GmbH für die Erteilung des Auftrags bedanken. Wir freuen uns auf ein großartiges Projekt, um gemeinsam zur Mobilitätswende der Stadt Hamburg beizutragen.“

Weiterer Bauablauf

Neben dem Bereich der Sengelmanstraße sind die Arbeiten für den Bau der U5 auch bereits an anderen Stellen gestartet. Im Bereich City Nord werden aktuell die Leitungsverlegungen abgeschlossen, um dort ab Sommer 2023 mit den ersten Maßnahmen für den Bau der neuen Haltestelle beginnen zu können. Auch entlang der Strecke bis nach Bramfeld finden bereits an mehreren Stellen Leitungsverlegungen statt. Für diesen Abschnitt läuft das Verfahren für die Auftragsvergabe, um 2024 auch hier mit den Bauarbeiten starten zu können.

Die U5 wird künftig auf einer Strecke von insgesamt rund 24 Kilometern verlaufen. Sie startet im Osten Hamburgs und erschließt dort Stadtteile wie Bramfeld und Steilshoop. Über die City Nord, durch Winterhude und Uhlenhorst wird die neue, vollautomatisch betriebene U-Bahn-Linie künftig weiter in die Innenstadt führen. Von dort geht es Richtung Norden entlang an der Universität und dem UKE bis nach Lokstedt, von wo die U5 weiter zu den Arenen fahren wird. 23 Haltestellen werden auf der neuen Linie gebaut, 7 davon mit Umsteigemöglichkeit in das bestehende U- und S-Bahn-Netz. Deutschlands größtes U-Bahn-Projekt bindet so 180.000 Hamburgerinnen und

Hamburger erstmalig oder besser an die Schnellbahnen an. Nach Fertigstellung der gesamten Linie werden rund 270.000 Fahrgäste jeden Tag erwartet.

Die prognostizierten Kosten für den ersten Bauabschnitt der U5 von Bramfeld bis City Nord erhöhen sich inflationsbedingt von bisher veranschlagten 1,75 Milliarden Euro auf nun 2,86 Milliarden Euro. Die Kostensteigerung ist zum einen auf die Corona-Pandemie und zum anderen auf den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine als externe, nicht vorherseh- und kalkulierbare Ursachen für die Baupreisentwicklungen zurückzuführen.