

Presse-Information

19. September 2023

U5: Hamburg beantragt GVFG-Förderung

- **Nutzen-Kosten-Faktor liegt bei einem Wert von 1,23**
- **U5 ist damit nachweislich förderfähig**

Die U5, Hamburgs größtes Nahverkehrsprojekt, ist nachweislich eine gewinnbringende Investition in die Zukunft der Stadt, ihr gesamtwirtschaftlicher Nutzen höher als die Kosten. Dies belegt der im Rahmen der Standardisierten Bewertung unabhängig berechnete Nutzen-Kosten-Faktor von 1,23. Konkret: Für jeden investierten Euro gibt die U5 Hamburg 1,23 Euro zurück. Dieses positive Nutzen-Kosten-Verhältnis ist auch die Voraussetzung für eine Bundesförderung von bis zu 75 Prozent der förderfähigen Kosten. Hamburg hat für den ersten Bauabschnitt von Bramfeld bis City Nord nun einen ersten Förderantrag beim Bund eingereicht. Der Senat bittet die Bürgerschaft daher vorsorglich zu beschließen, dieses Jahr die ersten Bundesmittel auch haushaltstechnisch vereinnahmen zu dürfen. Die langfristige Schätzung für die Gesamtkosten für den Bau der U5 liegt bei 14 bis 16,5 Milliarden Euro.

Die Gesamtkostenprognose für die U5 basiert auf der Methodik des kostenstabilen Bauens. Das bedeutet, dass neben den Bau- und Planungskosten von rund 7,7 Milliarden weitere Kostenbausteine mitberücksichtigt werden: Zum einen wird mit rund 1,1 Milliarden Euro als Vorsorge für potenzielle Kostenrisiken geplant. Darüber hinaus werden auf Basis von gutachterlichen Prüfungen zusätzliche Kosten für inflationsbedingte Preissteigerungen während der Gesamtbauzeit veranschlagt. Hierfür hat der Gutachter zwei unterschiedliche, mögliche Inflationsszenarien unterstellt, sodass sich der inflationsbedingte Kostenaufschlag je nach Entwicklung der Inflationsraten bis 2041 zwischen 5,3 (Inflationsrate 2,2

Prozent p.a.) und 7,7 Mrd. Euro (3,2 Prozent p.a.) bewegt. Zum Vergleich: Die langfristige Inflationsrate des der U5 zugrundeliegenden Warenkorbs lag in den letzten Jahrzehnten bei durchschnittlich 2,2 Prozent p.a. In Summe ergibt das eine langfristige Kostenschätzung für die Gesamt-U5 zwischen 14 und 16,5 Milliarden Euro.

Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) hat für den ersten Bauabschnitt der U5 von Bramfeld bis City Nord den ersten Förderantrag über rund 1,3 Milliarden Euro beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) bereits eingereicht. Abhängig von künftig möglichen inflationsbedingten Preissteigerungen können in Abstimmung mit dem Bund weitere 600 Millionen Euro eingereicht werden. In Summe wird also eine Förderung von bis zu 1,9 Milliarden Euro erwartet. Das sind etwa 70 Prozent von 2,8 Milliarden Euro. Es besteht die Möglichkeit, noch in diesem Jahr eine Förderzusage zu erhalten. Deswegen beantragt der Senat vorsorglich bei der Bürgerschaft noch dieses Jahr Mittel vereinnahmen zu dürfen.

Auch für die weiteren Bauabschnitte werden zu gegebener Zeit entsprechende GVFG-Anträge beim Bund eingereicht. Das abschnittsweise Vorgehen erfolgt in enger Abstimmung zwischen dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) sowie der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN). Im angesparten Sondervermögen für den Schnellbahnausbau Ende 2024 sind bereits 1,9 Milliarden Euro hinterlegt, von denen die U5 als größtes Schnellbahnprojekt der Stadt erheblich profitiert. Mit den Fördermitteln des Bundes sowie dem vorsorglich angelegten Sondervermögen sind somit solide Finanzierungsbausteine für die U5 gegeben.

Dr. Peter Tschentscher, Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg: „Der Ausbau unserer Schnellbahnen ist der entscheidende Schritt in der Hamburger Mobilitätswende. Die neue U-Bahnlinie U5 ist dabei ein zentrales Projekt. Mit ihr entsteht die modernste U-Bahn-Linie in Deutschland, die vollautomatisiert und – wie alle unsere U- und S-Bahnen – mit 100% Ökostrom unterwegs ist. Der Nutzen ist hoch, und der Bund beteiligt sich mit einem großen Anteil an den Kosten. Der Finanzierungsanteil Hamburgs ist bereits in der

Finanzplanung berücksichtigt, so dass die Umsetzung dieses Jahrhundertprojekts auch wirtschaftlich gesichert ist.“

Anjes Tjarks, Senator für Verkehr und Mobilitätswende: „Wir haben im hvv so viele Abonnenten wie nie zuvor, die Fahrgastzahlen liegen heute über dem Rekordniveau von 2019. Gleichzeitig ist Hamburg eine wachsende Stadt und die Nachfrage nach öffentlichen Mobilitätsangeboten wächst ebenfalls stetig. Die U5 kann diese große Nachfrage bedienen und künftig mehreren hunderttausend Menschen täglich ein Mobilitätsangebot machen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis unterstreicht diese sinnvolle Investition in die Zukunft unserer Stadt. Ich freue mich, dass wir ein solch positives Nutzen-Kosten-Verhältnis erreicht haben.“

Finanzsenator Dr. Andreas Dressel: „Die U5 ist im besten Sinne eine Investition in die Zukunft und für die nachhaltige Mobilität der kommenden Generationen. Die U5 erhält nicht nur baulich ein solides Fundament sondern auch finanziell. Wir haben bereits vor vielen Jahren angefangen, finanziell für diese große Aufgabe vorzusorgen - mit einem wirklichen Sondervermögen, nicht gefüllt mit Schulden, sondern mit echtem Kapital aus Zuführungen im Rahmen unserer Haushaltsplanung. 2018 habe ich das Sondervermögen Schnellbahnausbau mit einer Ansparsumme von 50 Mio. Euro in meiner Finanzbehörde aufgelegt, 2024 werden wir 1,9 Mrd. Euro auf unserem Sparbuch verbuchen können. Bis 2027 werden wir wie bei einem Bausparvertrag mit 2,3 Mrd. Euro die maximale Ansparsumme erreicht haben - übrigens angelegt nach strengen Nachhaltigkeitskriterien. Damit mindern wir die laufende Hamburger Haushaltsbelastung während der Bauphase und können einen Großteil der Hamburger Kofinanzierung aus eigener Kraft und ohne Konsolidierung an anderer Stelle abbilden. Die sich abzeichnende Verständigung zur Finanzierung mit dem Bund ist eine gute Nachricht. Dass der Bund zu einem Großteil Kostensteigerungen während einer so langen Bauphase abfedern will, ist sehr respektabel - dieses Verständnis würde man sich auch für andere Bund-Länder-Finanzierungen wünschen.“

Henrik Falk, Vorstandsvorsitzender der HOCHBAHN Hamburg: „Eine vollautomatische U-Bahn-Linie im 90-Sekunden-Takt, die Zehntausende von

Menschen direkt zum UKE, der Universität oder den Arenen bringt, 180.000 Hamburgerinnen und Hamburgern eine eigene Haltestelle vor der Haustür bietet und die Klimabilanz der Stadt verbessert, ist definitiv eine gute Investition für Hamburg. Das Engagement des Bundes bestätigt das eindrücklich.“

Klaus Uphoff, Geschäftsführer der HOCHBAHN U5 Projekt GmbH: „Es ist gut, dass die U5 nun kommt. Die Bauarbeiten auf dem ersten Abschnitt im Hamburger Osten sind bereits in vollem Gange, für die weiteren Abschnitte laufen die Planungen auf Hochtouren. Die Aussichten, noch in diesem Jahr erste Fördermittel aus Berlin zu erhalten, bestätigen unsere gute Arbeit und die Unterstützung des Bundes für das größte Nahverkehrsprojekt Deutschlands.“

Der Nutzen-Kosten-Faktor der U5 von 1,23 ist das beste Ergebnis, das für ein Netzausbauprojekt in Hamburg bislang erzielt wurde. Zum Vergleich: Für die U4 zu den Elbbrücken wurde ein NKV von 1,11 berechnet, für die U4-Verlängerung auf die Horner Geest ein NKV von 1,10. Der hohe Nutzen-Kosten-Faktor der U5 zeigt deshalb eindrucksvoll, wie verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll und wichtig die U5 für Hamburg ist.

Die U5 profitiert von der Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), wonach nun insgesamt bis zu 75 statt bislang 60 Prozent der förderfähigen Kosten eines Infrastrukturprojekts durch das BMDV finanziert werden können. Hamburg hat deshalb den Antrag nach der Novellierung des Gesetzes eingereicht hat, um für die U5 eine möglichst hohe Förderung erreichen zu können.

Die U5 wird künftig auf einer Strecke von insgesamt rund 25 Kilometern verlaufen, wovon etwa 24 Kilometer die Linienstrecke abbilden. Sie startet im Osten Hamburgs und erschließt dort erstmals 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, acht 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.

Kontakt

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Pressestelle | Dennis Krämer
Telefon: 040 42841-1685
E-Mail: pressestelle@bvm.hamburg.de
Internet: www.hamburg.de/bvm
Twitter, Instagram: [@bvm_hh](https://www.instagram.com/bvm_hh)

HOCHBAHN U5 Projekt GmbH
Lena Steinat, Mediensprecherin
Überseering 10, 22297 Hamburg
Mobil: +49 176 3186 4386
presse@hochbahn.de
www.hochbahn.de