

## Presse-Information

10. Juli 2024

Hamburger Hochbahn AG

Christoph Kreienbaum  
Pressesprecher  
Büro: 040 32 88-21 21  
Mobil: +49 178 628-21 21  
[presse@hochbahn.de](mailto:presse@hochbahn.de)

### 2028: Neue U-Bahnen für Hamburg

- **Alstom mit Lieferung von bis zu 374 Fahrzeugen beauftragt**
- **DT6 für Bestandsnetz und automatischen Betrieb auf der U5**
- **Größter Auftrag der HOCHBAHN-Geschichte**

Die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) baut an der Zukunft der Hamburger Mobilität. Sie hat mit Alstom einen Rahmenvertrag über die Lieferung von bis zu 374 neuen U-Bahn-Fahrzeugen geschlossen. Die neuen U-Bahnen sollen als DT6-F (mit Fahrpersonal) im Bestandsnetz fahren und sukzessive den DT4 ersetzen. Als DT6-A (ohne Fahrpersonal) wird sie vollautomatisch auf der neuen Hamburger U-Bahn-Linie U5 fahren. Ebenfalls Bestandteil des Vertrages: Alstom rüstet die rund 25 Kilometer lange Strecke der U5 inklusive der 23 Haltestellen mit dem Betriebsführungssystem CBTC (Communication Based Train Control) aus. Der Rahmenvertrag hat ein Gesamtvolumen von bis zu 2,8 Milliarden Euro und ist damit der größte Einzelauftrag, den die HOCHBAHN in ihrer Unternehmensgeschichte bislang vergeben hat.

Mit dem Vertrag ist auch die erste Abnahmetranche festgelegt. Diese umfasst 48 Fahrzeuge (7 DT6-A und 41 DT6-F) sowie die Ausrüstung der ersten Strecke der U5 zwischen Bramfeld und City Nord/Borgweg. Das ist ein Auftrag mit einem Volumen von 670 Millionen Euro. Die ersten Fahrzeuge werden Anfang 2028 in Hamburg fahren – unter anderem im Testbetrieb auf der ersten U5-Teilstrecke.

**Robert Henrich, Vorstandsvorsitzender der HOCHBAHN:** „Mit dem neuen DT6 schaffen wir auf einer Fahrzeugbasis die Lösung für zwei wichtige Aufgaben: Hamburg bekommt ein Fahrzeug, das vollautomatisch im 90-Sekunden-Takt auf

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

der U5 fahren kann. Gleichzeitig können wir unsere Flotte, die im Bestandsnetz unterwegs ist, modernisieren und ausbauen. Die Fahrzeuge bieten nicht nur modernste Technik, sondern sind von der HOCHBAHN so entwickelt worden, dass sie das Optimum aus dem über 100 Jahre alten Netz mit engen Tunneln und historischen Brücken und Viadukten herausholen.“

Wie auch schon der seit 2011 in Hamburg fahrende DT5 wird der DT6 aus Edelstahl in rot und silber gestaltet sein und knüpft damit an die klassische Hamburger Linie an. Deutlich markanter als beim Vorgänger werden die Türen sein, die komplett aus Glas bestehen und das Fahrzeug noch transparenter wirken lassen. Der DT6 wird – wie sein Vorgänger – 40 Meter lang sein, aber aus vier Wagen bestehen (DT5: 3 Wagen). Bei der aufgrund von Brücken und Viadukten in Hamburg vorgegebenen maximalen Achslast von 10 Tonnen bedeutet das zusätzliche Drehgestell mit weiteren Achsen, dass der Zug mehr Fahrgäste befördern kann. Zudem können mit der kürzeren Wagenlänge die Fahrzeugmaße für das Hamburger Tunnelnetz optimiert werden. Im Ergebnis wird der DT6 mit 2,73 Metern deutlich breiter als der DT5 (2,60 Meter) sein und bietet damit mehr Fahrgästen Platz.

**Anjes Tjarks, Hamburgs Senator für Verkehr und Mobilitätswende:** „Mit den neuen Zügen von Alstom bringen wir mehr Komfort, mehr Platz, Service und Sicherheit in den Hamburger Nahverkehr und schaffen für die Menschen ein zeitgemäßes attraktives Mobilitätsangebot. Mit dem Vertrag legen wir die Grundlage für den Wachstumskurs der Hamburger U-Bahn der kommenden Jahrzehnte. Ende 2018 hatte die Hochbahn rund 250 Fahrzeuge im Einsatz, aktuell sind es 290. Der Vertrag versetzt Hamburg in die Lage, die Zahl der U-Bahn-Züge in Hamburg bis 2050 um bis zu 50 Prozent zu vergrößern. Zudem ermöglicht die Integration modernster Signaltechnik auf der U5 eine effizientere Kommunikation zwischen den Zügen, was zu einem pünktlicheren und schnelleren Fahrbetrieb führt. Das ist ein echter Quantensprung für die Mobilitätswende und den Umweltverbund.“

**Müslüm Yakisan, Präsident Region DACH bei Alstom:** „Dieser Vertrag ist ein Meilenstein für Alstom. Mit den neuen U-Bahnen und der Ausrüstung der

vollautomatischen Linie U5 mit innovativer Leit- und Sicherungstechnik wird Hamburg dem steigenden Mobilitätsbedarf gerecht und setzt ein internationales Signal für digitale und grüne Mobilität. Wir freuen uns, die über 60-jährige erfolgreiche Zusammenarbeit mit der Hochbahn fortsetzen zu dürfen. Die Fahrgäste können sich auf neue U-Bahnen mit modernen Fahrgastinformationssystemen, Klimaanlage, USB-Ladestationen und Panoramafenstern freuen.“

### **Hamburger Linie mit neuer Innengestaltung**

Die DT6-Fahrzeuge werden wie die DT5 durchgängig begehbar sein. Durch die kürzeren Wagenlängen kommen die DT6-Fahrzeuge aber 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.

**Robert Henrich:** „Für die Fahrgäste ist die Innenraumgestaltung entscheidend. Und hier machen wir einen deutlichen Fortschritt. Ein komplett neues Informationssystem sorgt für eine bequeme und umfassende Orientierung. Die Platzgestaltung orientiert sich an den Bedarfen der unterschiedlichen Nutzergruppen – seien es Kurz- oder Langreisende, Menschen mit Handicap oder mit Kinderwagen. Um es möglichst einfach zu halten, gibt es hinter jeder Tür ein passendes Angebot. Das spart Suchen und unnötige Wege.“

Das Informationsangebot im DT6 wird sehr stark elektronisch geprägt sein und konzentriert sich nicht mehr auf wenige Displays, auf denen relevante Inhalte abwechselnd nacheinander laufen. Vielmehr hat jedes Informationsdisplay eine spezifische Aufgabe, um dem Fahrgast Orientierung zu geben. Insgesamt sind es pro Fahrzeug 44 Informationsdiplays. Unter anderem werden im Türbereich und in den Multifunktionsbereichen Fahrziel sowie die nächsten Haltestellen angezeigt, es gibt einen interaktiven Netzplan, und eine Portalanzeige weist auf die Ausstiegsrichtung hin.

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

Die Sitzplätze im DT6 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 mit Fahrgästen entworfen worden und wird den Fahrgastkomfort deutlich erhöhen. Ein neues Beleuchtungssystem soll die Aufenthaltsqualität steigern.

Eine wichtige Rolle hat bei der Ausschreibung das Thema Nachhaltigkeit gespielt. Neben Wirtschaftlichkeit und technischer Leistungsfähigkeit gingen diese Aspekte mit in die Bewertung der Angebote ein. Darunter fallen die Kriterien Gewicht, Energiebedarf und Lieferketten. Der Vertragspartner verpflichtet sich, 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)**

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 zu beauftragen. 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.

Aktuell besteht die HOCHBAHN-Flotte aus 126 DT4- und insgesamt 163 DT5-Fahrzeugen.