

# Großprojekt U5 Hamburg

Bau folgt einem  
Fahrplan zur  
CO<sub>2</sub>-Reduktion

**Beim Neubau der U-Bahnlinie 5 der HOCHBAHN hat der Klimaschutz Vorrang / ZÜBLIN und Wayss & Freytag realisieren ersten Abschnitt**

CO<sub>2</sub>-reduziert in Planung und Bau, emissionsfrei und vollautomatisch im Betrieb: Die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN), vertreten durch die HOCHBAHN U5 Projekt GmbH, setzt mit dem Neubau der U-Bahnlinie 5 in der Hansestadt neue Maßstäbe im Klimaschutz. ZÜBLIN realisiert in Arbeitsgemeinschaft (ARGE) mit Wayss & Freytag den ersten Bauabschnitt des Infrastruktur-Großprojekts, dessen Umsetzung der zentralen Prämisse folgt, den Ausstoß von Treibhausgas auf allen Ebenen zu minimieren.

Der Ansatz ist deutschlandweit bisher ohne Beispiel: Erstmals wird ein Bauvorhaben dieser Größenordnung ganzheitlich unter dem Primat des Klimaschutzes umgesetzt – von der CO<sub>2</sub>-vermeidenden Entwurfsplanung über klimafreundliche Bauweisen- und -prozesse bis hin zum gezielten Einsatz maximal CO<sub>2</sub>-reduzierter Materialien. Ziel ist eine deutliche CO<sub>2</sub>-Einsparung von 70 (!) Prozent. Heißt konkret: Mit der Reduktionsstrategie (Treibhausgas-Roadmap) soll es gelingen, die Emissionen des Gesamtprojekts gegenüber einer Realisierung in herkömmlicher Bauweise von 2,7 Millionen auf 850.000 Tonnen CO<sub>2</sub> zu senken.

Cover Visualisierung U5-Haltestelle Bramfeld  
© HOCHBAHN, Entwurf / Haltestellendesign U5: Hadi Teherani



**ZÜBLIN**  
WORK ON PROGRESS

# Mit der U5 schnell und emissionsfrei quer durch Hamburg

Der Neubau der U5 quer durch Hamburg ist das größte laufende ÖPNV-Infrastrukturprojekt in Deutschland. Mit der fünften U-Bahnlinie erweitert die HOCHBAHN ihr Nahverkehrsnetz um eine komplett neue Ost-West-Verkehrsader, die auf einer Strecke von rd. 24 Kilometern die Stadtteile im Osten (Bramfeld, Steilshoop) und Westen (Stellingen, Volkspark-Arenen) mit der Innenstadt (Hauptbahnhof) verbindet. Die Trasse umschließt Außen- und Binnenalster, verläuft u-förmig durch die Stadt und, bindet mit zukunftsweisender Technik 23 Haltestellen an: Die U5 wird Hamburgs erste vollautomatische U-Bahnlinie. Nach Fertigstellung des Gesamtprojekts (voraussichtlich 2040) werden Schätzungen der HOCHBAHN zufolge ca. 270.000 Fahrgäste täglich die neue Linie nutzen. Die mit grünem Strom betriebene U5 ist das Kernelement der Mobilitätswende, mit der die Stadt Hamburg bis 2050 klimaneutral werden will.



## Start im Nordosten: ZÜBLIN und Wayss & Freytag bauen ersten U5-Abschnitt

In Hamburgs Nordosten laufen die Bauarbeiten für das Großprojekt seit dem offiziellen Spatenstich im Herbst 2022 auf Hochtouren: ZÜBLIN und Wayss & Freytag errichten gemeinsam den ersten Bauabschnitt der U5 zwischen Bramfeld und City Nord (Stadtspark); für zwei Teilaufträge (Lose 1 und 2) der HOCHBAHN U5 Projekt GmbH hat jeweils eine ARGE beider Unternehmen den Zuschlag bekommen. Auf dem 5,8 Kilometer langen Streckenabschnitt entstehen vier neue U-Bahn-Haltestellen (Bramfeld, Steilshoop, Barmbek Nord, City Nord); zusätzlich wird die bestehende U1-Haltestelle Sengelmannstraße zu einer oberirdischen Umsteigehaltestelle zwischen U1 und U5 umgebaut. Dabei erstellt das Projektteam der ARGE das Teilstück zwischen City Nord und Sengelmannstraße (Los 1) – ebenso wie die Haltestellen – in offener Bauweise.

U5 zwischen Bramfeld und City Nord (Stadtspark)



Für den Bau der rd. vier Kilometer langen Strecke von der Sengelmannstraße bis Bramfeld (Los 2) wird dagegen ab 2027 eine Tunnelvortriebsmaschine zum Einsatz kommen. Bis dahin errichtet das Los 2-Projektteam sukzessive die Baugruben für die Haltestellen und Notausgänge mit bewehrten Betonschlitzwänden über den geplanten Streckenverlauf. Als erste Etappe soll bis 2027 die U5-Strecke City Nord – Sengelmannstraße fertiggestellt werden; noch im gleichen Jahr soll dort bereits ein umfangreicher Probebetrieb des neuen vollautomatischen U-Bahnsystems starten. Unterdessen laufen für den weiteren Streckenverlauf zu den Arenen im Westen der Stadt die vertiefenden Planungen. Nach und nach werden in den kommenden Jahren auch die Aufträge für die folgenden Bauabschnitte vergeben.



2 Einhub der Hilfsbrücken zum Start der Bauarbeiten für die U5-Haltestelle Sengelmannstraße in Hamburg durch die ARGE aus ZÜBLIN und Wayss & Freytag © HOCHBAHN



„Wir betreiben hier im laufenden Projekt damit tatsächlich auch Entwicklungsarbeit – so etwas ist bisher einzigartig in Deutschland.“

**Christian Hoffmann,**  
Ed. Züblin AG, Oberbauleiter

## Materialsparende Planung für weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen

Ein wichtiger Pfeiler für die Reduzierung klimaschädlicher Emissionen: Die durch die Planung vorgegebene Bauweise der U5. Da ein großer Teil des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes auf den verbauten Stahlbeton zurückfällt, geht es in diesem wichtigen, ersten Schritt um eine materialsparende Konstruktion, also: weniger ist mehr. Die Ingenieure der HOCHBAHN U5 Projekt GmbH haben daher alle Planungsleistungen im Hinblick auf Materialeinsparungen und CO<sub>2</sub>-reduzierende Bauprozesse optimiert. Oberste Prämisse dabei: keine Abstriche bei Fahrgastkomfort, Funktionalität und Nutzungsdauer.

## Ökostrom, nachhaltige Logistik und klimaschonende Baustoffe

Trotz materialsparender Auslegung der Bauwerkskubaturen ist der Baustoffbedarf für die U5 immens: Insgesamt etwa 4 Millionen Kubikmeter Beton und 600.000 Tonnen Stahl werden für die neue U-Bahnlinie in den kommenden Jahren verbaut – gewaltige Mengen also, die potenziell auch für einen Großteil der klimaschädlichen Emissionen bei dem U-Bahnprojekt verantwortlich sind. Ursächlich sind insbesondere die bislang CO<sub>2</sub>-intensiven Herstellungsprozesse des Betonbindemittels Zement mit dem darin enthaltenen Zementklinker (Ton und Kalkstein) und des Primärstahls aus dem kohle-basierten Hochofen. Der zentrale Schlüssel zu einer signifikanten CO<sub>2</sub>-Einsparung liegt also in der Produktion des für die U5 genutzten Betons, Zements und Stahls. Um die Ziele der Treibhausgas (THG)-Roadmap für das Projekt zu erreichen, plant die HOCHBAHN U5 Projekt GmbH zum einen gezielt mit dem Einsatz der klimafreundlichsten Baustoffe, die aktuell am Markt verfügbar sind. Zum anderen nimmt sie die Beton- und Stahlhersteller in Pflicht und setzt auf technischen Fortschritt im Projektverlauf, heißt: die Weiterentwicklung und den Start nachhaltiger Produktionsprozesse.

Die geplante Minimierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen spiegelt sich in der alltäglichen Baupraxis der Projektteams von ZÜBLIN und Wayss & Freytag wider: Bei der Ausschreibung von Baustoffen für die U5 ist die THG-Last ein zusätzliches Vergabe-Kriterium, die von den Herstellern mit Nachweis (Zertifikat) auszuweisen ist.

Und: Zur Kontrolle und Steuerung der Reduktionsstrategie wird der tatsächliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Baus und der eingesetzten Materialien in einer baubegleitenden CO<sub>2</sub>-Bilanzierung über die gesamte Bauzeit laufend dokumentiert und überwacht.

# Das Zement-Rezept ist der entscheidende Hebel zur CO<sub>2</sub>-Reduktion bei Beton

Für den Bau der U5 setzt die ARGE gezielt auf CO<sub>2</sub>-reduzierte Beton-Sorten. Um die THG-Last zu minimieren, nutzt das Projektteam zwei Hebel: Reduktion des Zementanteils im Beton und Einsatz von Beton mit klinkerarmem Zement. Zement ist entscheidend für die Aushärtung und die Stabilität des Betons; für die CO<sub>2</sub>-Optimierung im laufenden Projekt heißt also die Devise bei der Betonauswahl: so wenig Zement wie möglich, aber so viel wie technisch nötig. „Wir gehen an die Grenze dessen, was technisch möglich ist“, sagt Christian Hoffmann, ZÜBLIN-Projektleiter für das Los 1 im ersten U5-Bauabschnitt. Zum Einsatz kommen auch Beton-Sorten mit reduziertem Klinkeranteil im Zement. Der Klinker wird dabei durch andere Zusatzstoffe wie Flugasche oder Hüttenande ersetzt, die ähnliche chemisch-physikalische Eigenschaften mitbringen, aber deutlich weniger klimaschädliche Emissionen erzeugen. Eine Baustoff-Erstprüfung unter der Maßgabe der CO<sub>2</sub>-Reduktion definiert die Beton-Anforderungen für jeden Verwendungszweck beim Bau der neuen U-Bahnstrecke. Die HOCHBAHN U5 Projekt GmbH baut zudem darauf, dass im Beton für den Bau der U5 zum Ende des Jahrzehnts auch Zemente mit anteiliger und später vollständiger CO<sub>2</sub>-Abscheidung im Herstellungsprozess zum Einsatz kommen können. Die Industrie arbeitet derzeit an Lösungen, wie das bei der Verbrennung entstehende Kohlenstoffdioxid herausgefiltert und gespeichert werden kann – und damit gar nicht erst in die Atmosphäre freigesetzt wird.

## Die U5 übernimmt Klimaverantwortung

Leuchtturmprojekt für Planung und Bau von klimaschonender Verkehrsinfrastruktur

### Unser Ziel

Die U5 als Kernelement der Mobilitätswende soll so klimaschonend wie möglich gebaut werden. Ohne Einschränkung von Funktionalität und Nutzungsdauer.

### Reduktionsstrategie

#### Planung

- CO<sub>2</sub> wird Bewertungskriterium im Projekt
- Auftragsvergabe nur an nachhaltig produzierende Unternehmen (Verwendung umweltschonend hergestellter Baustoffe)
- Austausch mit der Industrie zu CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzialen der Zukunft.
- Nachhaltiges Bodenmanagement (Logistik)

#### Bau

Optimierungen im Bau reduzieren CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 70% gegenüber dem konventionellen Vorgehen.

**heute**  
Einsatz klinkerarmer Zemente und Optimierung der Zementanteile

**2028**  
Zemente mit anteiliger CO<sub>2</sub>-Abscheidung im Herstellungsprozess

**2025**  
CO<sub>2</sub>-reduzierter Stahl

**2035**  
Zemente mit 100 % CO<sub>2</sub>-Abscheidung im Herstellungsprozess



### Betrieb

Vollautomatisch, modern und klimaschonend. Die U5 verlagert den Verkehr auf die Schiene. Natürlich mit 100% Ökostrom.

**290.000**

Pkw-Kilometer werden jeden Tag mit der U5 eingespart.



Bauzeit von ca. 20 Jahren

Während der ganzen Bauphase werden CO<sub>2</sub>-mindernde Fortschritte bei Baustoffen und Bauverfahren kontinuierlich genutzt

## Klimafreundliche Stahlsorten für die neue U-Bahnlinie

Auch beim Stahl setzt die HOCHBAHN U5 Projekt GmbH auf den schrittweisen Umstieg der Industrie auf klimafreundlichere Produktionsmethoden. Bereits für Los 2 im ersten U5-Bauabschnitt wird die ARGE von ZÜBLIN und Wayss & Freytag gezielt CO<sub>2</sub>-reduzierte Stahlsorten mit entsprechenden Zertifikaten für den Bau der U-Bahnstrecke einsetzen. Der verbaute Bewehrungsstahl soll in seiner Klimabilanz aktuell eine maximale THG-Last von 500 kg CO<sub>2</sub> pro Tonne nicht überschreiten dürfen – gegenüber konventionell im Hochofen produziertem Bewehrungsstahl werden sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen damit mehr als halbieren.

Die Einsparung wird möglich durch Nutzung von grünem Strom in der Herstellung und durch Einsatz von recyceltem Metallschrott aus dem Elektrolichtbogenofen. Dies muss der Stahllieferant nachweisen: „Wir brauchen anerkannte produktspezifische Zertifikate (EPD)“, betont Yves Grebing, ZÜBLIN-Gesamtprojektleiter für das Los 2. Und auch der Transportweg muss transparent gemacht werden: „Es gilt zu belegen, dass der CO<sub>2</sub>-reduzierte Stahl tatsächlich auf der Baustelle landet.“ Ein Prozess mit Pilotcharakter, mit dem die U5 eine bundesweite Vorreiterrolle einnimmt. Für den künftigen Projektverlauf baut die HOCHBAHN U5 Projekt GmbH fest auf weitere Nachhaltigkeitsfortschritte in der Stahlproduktion. Konsequenter Klimaschutz hieße hier: Wechsel vom kohle-basierten Hochofen zur Primärstahlherstellung mit grünem Wasserstoff (Direktreduktion).

## Vollautomatischer U5-Betrieb als Schlüssel zur Verkehrswende

Die mit 100 Prozent Ökostrom betriebene U-Bahnlinie 5 wird nach Inbetriebnahme Millionen Pkw-Fahrten in Hamburg vermeiden – also systematisch auch jede Menge Abgase, Lärm, Staus und Unfälle. Nach Hochrechnungen der Verkehrsplanenden hat die U5 das Potenzial, tagtäglich rund 290.000 Pkw-Kilometer einzusparen – das entspricht der gewaltigen Strecke von sieben Erdumrundungen. Die neue Linie soll mit den Vorteilen ihres vollautomatischen Betriebs bei den Menschen punkten und sie im großen Stil zum Umstieg vom Auto auf die U-Bahn bewegen: Die innovative Technik ermöglicht eine flexible und bedarfsorientierte Taktung der eingesetzten Bahnen; zu Stoßzeiten können die zentral gesteuerten Züge die Strecke je nach Fahrgastaufkommen im 90-Sekunden-Takt bedienen. Damit wird die U5 zur attraktiven Mobilitätsalternative: Menschen sind mit ihr nicht nur umweltfreundlicher, sondern auch erheblich schneller unterwegs als im (eigenen) Pkw.

[Weitere Informationen finden Sie auf der Projektwebseite der HOCHBAHN:](#)



### Ansprechpersonen

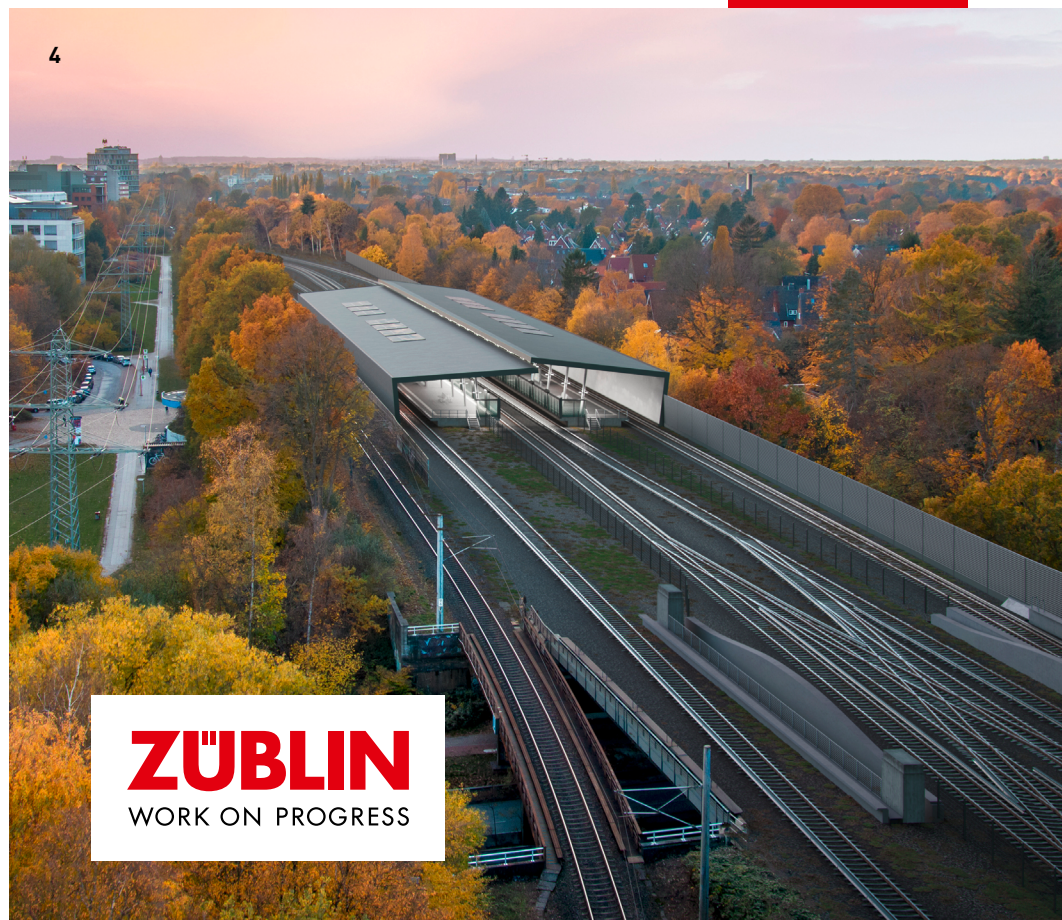
#### Christian Hoffmann

Ed. Züblin AG, Oberbauleiter,  
Direktion Ingenieur- und  
Infrastrukturbau  
ZÜBLIN-Projektleiter  
ARGE U5, 1. BA, Los 1

#### Yves Grebing

Ed. Züblin AG, Projektleiter Ebene 2,  
Direktion Tunnelbau  
ZÜBLIN-Gesamtprojektleiter  
ARGE U5, 1. BA, Los 2

4 U5-Haltestelle Sengelmannstraße  
© Hamburger Hochbahn AG, Visualisierung:  
beyond visual arts / Architektur: GKKS Hamburg



**ZÜBLIN**  
WORK ON PROGRESS