Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Richard Seelmaecker (CDU) vom 23.01.25

und Antwort des Senats

Betr.: Wie erklärt der Senat die veränderte Streckenführung bei der U5?

Einleitung für die Fragen:

Nun also doch: Wie von der CDU seit Jahren gefordert, soll die Streckenführung der U5 angepasst werden. Nun soll die Strecke über den Stephansplatz verlaufen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Die U-Bahn-Linie 5 im Abschnitt Jarrestraße bis Arenen befindet sich derzeit in der Phase der Entwurfsplanung, die noch nicht abgeschlossen ist. Maßgebliche Ziele der Entwurfsplanung der U-Bahn-Linie 5 sind die Optimierung der Planungsleistungen und die konkrete CO₂-Minimierung im Bau. Im Zuge der gegenwärtig laufenden Planung untersucht die HOCHBAHN U5 Projekt GmbH daher unter anderem die bisher gewählte Linienführung auf gesamter Länge.

Bei einem Großprojekt wie dem Neubau der U-Bahn-Linie 5 sind Optimierungen elementarer Bestandteil des laufenden Planungsprozesses. Es ist dabei das regelhafte Vorgehen, dass während der Entwurfsplanung entschiedene Vorzugsvariante detailliert betrachtet und mit fortschreitender Planungstiefe auch neu gewonnene Erkenntnisse im Hinblick auf mögliche Optimierungen oder veränderte Parameter miteinbezogen werden. Dabei werden immer wieder alle Vor- und Nachteile verschiedener Linienführungen und Haltestellenlagen abgewogen, um das für Hamburg optimale Ergebnis zu erreichen. So auch in der Innenstadt.

Bei Änderungen der Planungen der U-Bahn-Linie 5 findet eine umfangreiche Meinungsbildung und Abstimmung innerhalb der Behörden und Unternehmen der Freien und Hansestadt Hamburg statt. Diese ist noch nicht abgeschlossen. Bei Beschluss wesentlicher Änderungen werden diese zeitnah in parlamentarischen Gremien und der Öffentlichkeit vorgestellt.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburger Hochbahn AG wie folgt:

Frage 1: *Warum wurde der bisher geplante Streckenverlauf aufgegeben?*

Frage 2: *Seit wann ist dem Senat bekannt, dass der ursprüngliche geplante Verlauf nicht mehr haltbar ist?*

Frage 3: *Wann sollte dies der Öffentlichkeit mitgeteilt werden?*

Antwort zu Fragen 1, 2 und 3:

Siehe Vorbemerkung.

Frage 4: *Wie hoch waren die bisherigen Planungskosten der U5? Wer hat für diese gezahlt?*

Antwort zu Frage 4:

Unter Planungskosten versteht der Senat die Leistungsphasen (Lph) 1 bis 4 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure. Die Planungskosten werden durch die Freie und Hansestadt Hamburg als Bedarfsträger auf Grundlage eines Beschlusses der Hamburgischen Bürgerschaft vollfinanziert. Die Planungskosten unterteilen sich in insgesamt fünf Zuwendungsbescheide, die in der nachfolgenden Tabelle dargestellt sind. Diese Planungskosten sind gemäß Verwaltungsvorschrift zu § 18 Landeshaushaltsordnung Teil der Baunebenkosten.

Tabelle 1

Projekt	Ist-Kosten (Stand Januar 2025)
Vorplanung Mitte Lph 1-2	33.970.000 €
U5M 1000 Lph 3-4	16.549.000 €
U5M 2000-6000 Lph 3-4	26.152.000 €
Baugrund U5M 2000 & 5000	5.242.800 €
Gesamt U5 Ost, Lph 1-4	33.802.900 €

Frage 5: *Von welchen Kosten wird für die Planung des Streckenverlaufs über den Stephansplatz ausgegangen? Wer kommt für diese Kosten auf?*

Antwort zu Frage 5:

Die Kosten für die Planung des Streckenverlaufs über den Stephansplatz sind in den Planungskosten „U5M 2000-6000 Lph 3-4“ enthalten. Im Übrigen siehe Antwort zu 4 und Vorbemerkung.

Frage 6: *Welche Baustellen werden konkret wo, ab wann und für wie lange durch die geänderte Streckenführung hervorgerufen? Was ist hier konkret geplant?*

Frage 7: *Von welchen verkehrlichen und sonstigen Einschränkungen geht der Senat durch die veränderte Streckenführung aus? Für wen?*

Antwort zu Fragen 6 und 7:

Siehe Vorbemerkung.

Frage 8: *Welche Auswirkungen hat der Bau samt geänderte Streckenführung auf Pflanzen und Blohmen?*

Antwort zu Frage 8:

Siehe Vorbemerkung.

Frage 9: *Was haben die Probebohrungen am Stephansplatz konkret ergeben? Wann wurden diese durch wen, wie durchgeführt?*

Antwort zu Frage 9:

Die Probebohrungen sind erforderlich, um die Planungssicherheit zu erhöhen. Die Durchführung der Bohrung obliegt den durch die HOCHBAHN U5 Projekt GmbH beauftragten Unternehmen. Auf Basis der Erkenntnisse aus den Baugrunderkundungen werden im Anschluss Baugrundgutachten erstellt. Die Bohrungen werden im Frühsommer 2025 abgeschlossen sein. Ein zusammenfassendes Baugrundgutachten wird unmittelbar danach erstellt.

Frage 10: *Wie konkret soll das Casino an der Esplanade während der Bauzeit geschützt werden?*

Frage 11: *Soll mit Spundwänden von 40 Metern Tiefe gearbeitet werden?*

Frage 12: *Welche Verfahren sind zur Absicherung der Baugrube konkret geplant?*

Antwort zu Fragen 10, 11 und 12:

Siehe Vorbemerkung.

Frage 13: *Wie viel „grüner Beton“ wurde bisher für die U5 verbaut?*

Antwort zu Frage 13:

In den nachstehenden Fragen wird der Begriff „grüner Beton“ verwendet. Die zuständige Behörde versteht unter dem Begriff „grüner Beton“ Treibhausgas(THG)-reduzierte Betonrezepturen.

Im Bereich der U5 Bramfeld bis City Nord (U5 Ost) wurde ausschließlich THG-optimierter Beton eingesetzt. Die bis zum 31. Dezember 2024 verbaute Betonmenge im Abschnitt U5 Bramfeld bis City Nord beträgt circa 180.000 Kubikmeter.

Frage 14: *Wie viel normaler Beton wurde bisher für die U5 verbaut?*

Antwort zu Frage 14:

Es wurde kein normaler (grauer) Beton verwendet. Es erfolgt seit Baubeginn eine kontinuierliche THG-Optimierung der eingesetzten Betone.

Frage 15: *Zu welchen Kosten wurde der „grüne Beton“ im Durchschnitt angekauft?*

Antwort zu Frage 15:

Die durchschnittlichen Kosten für die Herstellung des Betons (einschließlich Schalung und der erforderlichen Nebenarbeiten) im Abschnitt U5 Bramfeld bis City Nord liegen zwischen 315 bis 345 Euro pro Kubikmeter.

Frage 16: *Welche Kosten wären im Durchschnitt für normalen Beton angefallen?*

Frage 17: *Wie hoch waren die Marktpreisunterschiede zwischen normalem und grünem Beton im Jahr 2024 durchschnittlich (bitte in Prozent nach gängigem Maß angeben)?*

Antwort zu Fragen 16 und 17:

Da im Abschnitt U5 Bramfeld bis City Nord ausschließlich grüner Beton ausgeschrieben wurde, kann hierzu keine Angabe getätigt werden. Im Übrigen siehe Antwort zu 14.

Frage 18: *Wie viel „grüner Beton“ wurde bisher insgesamt angekauft? Zu welchen Kosten?*

Antwort zu Frage 18:

Siehe Antworten zu 13 und zu 15.

Frage 19: *Welche Herstellungsmethode wurde beim „grünen“ Beton angewandt, der für die U5 bisher verwendet wurde?*

Antwort zu Frage 19:

Die Herstellung des Betons erfolgt in klassischer Form in einem Mischwerk, welches direkt an der Baustelle aufgestellt worden ist.

Frage 20: *Wie viel CO₂ wurde insgesamt bisher (Stand 23.01.2025) durch die Verwendung von grünem Beton eingespart?*

Antwort zu Frage 20:

Eine Nachbilanzierung der verbauten Mengen wird jährlich durchgeführt und im Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht. Die Auswertung für 2024 ist noch in Bearbeitung und liegt frühestens im Frühjahr 2025 vor.

Frage 21: *Von welchem Gesamtersparnis (CO₂) durch die Verwendung von „grünem Beton“ geht der Senat für den Bau der U5 aus?*

Antwort zu Frage 21:

Nach dem vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht für 2023 wird mit dem Einsatz von grünem Beton im Stahlbetonbau mit einer CO₂-Einsparung von 580.000 Tonnen CO₂-Äquivalente gerechnet.

Frage 22: *Wie viel Beton wird – zum Stand 23.01.2025 – für den Bau der gesamten U5 gebraucht? Wie viel davon sollen „grüner Beton“ werden?*

Antwort zu Frage 22:

Für die gesamte U5 wird mit einer Gesamtmenge von circa 4 Millionen Kubikmetern gerechnet. Angestrebt wird eine vollständige Herstellung mit THG-reduziertem Beton.

Frage 23: *Welchen konkreten anderen Maßnahmen hat der Senat bisher ergriffen, um das CO₂ beim Bau der U5 zu reduzieren? Wie viel CO₂ wurde so bisher konkret eingespart? Sollten diese Informationen nicht vorliegen: Warum?*

Antwort zu Frage 23:

Neben den Optimierungen im Bereich der Betonrezepturen wurden auch Optimierungen im Bereich Baustellenbetrieb (Ökostrom) und Bodenmanagement durchgeführt.

Tabelle 2

Kategorie	Menge (kWh)	THG-Emissionen (t CO ₂ -Äq.)	
		Ist (verbaut)	Baseline-Szenario
Allgemeiner Baustrom (Los 1, Jahr 2023)	198.293	3	117

Tabelle 3

Kategorie	Aushub (t)	THG-Emissionen (t CO ₂ -Äq.)	
		Ist (verbaut)	Baseline-Szenario
Bodenmanagement (Los 1, Jahr 2023)	1.993	15	22