

Hintergrundinformation

Das erste Teilstück der U5 ist vom Bramfelder Dorfplatz bis zur City Nord geplant. Die erste Kostenschätzung für diese knapp fünf Kilometer Fahrstrecke inklusive einer Abstellanlage in Bramfeld lag nach Auskunft des Senats bereits vor etwa zwei Jahren bei 1,84 Milliarden Euro.

Nach Angaben des statistischen Bundesamtes https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/07/PD21_N044_61.html stiegen die Erzeugerpreise für Baustoffe wie Holz, Stahl oder Dämmmaterialien deutlich: Konstruktionsvollholz verteuerte sich im Mai 2021 um 83,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat und Bauholz um 38,4 Prozent. Nicht nur die gestiegenen Holzpreise, auch die Stahlpreise treiben die Kosten auf dem Bau in die Höhe: Betonstahl in Stäben war im Mai 2021 um 44,3 Prozent teurer, Betonstahlmatten kosteten 30,4 Prozent mehr als im Mai 2020 und preistreibend auf den Baustellen wirken sich auch die gestiegenen Erdölpreise aus: Bitumen auf Erdölbasis, das unter anderem zur Abdichtung von Gebäuden und Fundamenten gegen das Eindringen von Wasser verwendet wird, verteuerte sich im Mai 2021 sogar um 63,9 Prozent gegenüber Mai 2020.

Die Gesamtstrecke der U5 ist mit einer Länge von rund 24 Kilometer geplant, die damit nach der längst überholten Kostenschätzung bereits etwa 9 Milliarden Euro kosten würde, mit den absehbaren Preissteigerungen mindestens 12 Milliarden Euro. Zudem werden die in der Innenstadt vorgesehenen Haltestellen Hauptbahnhof, Jungfernstieg und Stephansplatz mit ihrem weit überdurchschnittlichen Bauaufwand zusätzliche hohe Kosten verursachen, so dass selbst die genannten 12 Milliarden Euro um einiges überschritten werden dürften.

Dieser Aufwand für eine einzige U-Bahnlinie ist eindeutig zu hoch. Zudem der U5-Nutzen für eine Förderung mit Bundesmitteln um die Hälfte zu gering ist, so dass Hamburg sich weiter erheblich verschulden müsste. Im Übrigen wirkt sich die U5 auch betriebswirtschaftlich negativ aus, weil sie in weiten Teilen an den heutigen Busfahrgästen vorbeifahren würde und somit kaum Busse ersetzen könnte. Straßenbahnlinien würden dagegen auf Grund der viel geringeren Baumaßnahmen aber gleicher Beförderungsleistung nur zehn bis maximal 15 Prozent der U5 kosten. Außerdem wären Straßenbahnlinien in einem Bruchteil der U5-Bauzeit fertigzustellen, in jedem Fall rechtzeitig zur Einhaltung der Klimaziele vor 2030.