

I. Die behaupteten Einsparungen von CO2-Emissionen sind nicht nachvollziehbar belegt

Das Diebsteich-Projekt wird unter anderem mit dem Argument gerechtfertigt, dass dadurch angeblich CO2-Emissionen vermieden werden könnten. Dies ist einer von insgesamt von fünf Punkten, die die DB Netze in ihrem Erläuterungsbericht für das Planfeststellungsverfahren ins Feld geführt hat, um die Vorteilhaftigkeit des Diebsteich-Projekts darzulegen.

Konkrete Aussagen zu den CO2-Emissionen seitens DB Netze und Eisenbahn-Bundesamt (EBA) sind aber sehr kurz. Sie werden hier vollständig zitiert:

Im **Erläuterungsberichts der DB Netze** (S. 12) zur Planfeststellung vom 26.11.2015:

„Mit der Aufgabe des Kopfbahnhofes und der Schaffung eines Durchgangsbahnhofes werden (...) weniger Emissionen durch weniger Leerfahrten in der Zugbereitstellung verursacht. (...)“

Bislang erforderliche Bereitstellungsfahrten können um ca. 200.000 km jährlich minimiert werden. Dies bedeutet eine Primärenergieeinsparung von 4 GWh bzw. eine CO2-Vermindernung um etwa 370 t pro Jahr.“

Im **Planfeststellungsbeschluss (S.70) des EBA** vom 29.12.2017:

„Hinsichtlich der CO2-Einspeisung konnte die Vorhabenträgerin darstellen, dass angesichts der bisher anfallenden umfangreichen Fahrzeugbewegungen zur Bereitstellung und Abstellung von Zügen des Fernverkehrs trotz der sich verlängernden Rangierfahrten für Fahrzeuge des Regionalverkehrs pro Saldo eine Reduzierung der Emission erreicht werde.“

Im **Planergänzungsbeschluss des EBA** zur Umweltverträglichkeitsprüfung (S.39) vom 28.3.2018:

„Langfristig können die zu erwartenden CO2-Einsparungen durch das Vorhaben einen positiven Beitrag zur Erreichung des Klimaziels beitragen.“

Es gibt keine nachprüfbaren Angaben, wie die behaupteten CO2-Einsparungen zustande kommen sollen. Die entsprechenden Berechnungen wurden nicht offengelegt. Eine systematische Analyse fehlt auch in der Anfang 2018 nachgeholten Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP); das „Schutzgut Klima“ wurde darin lediglich im Hinblick auf das lokale Kleinklima betrachtet.

II. Was müsste eine CO2-Bilanz erfassen?

Zu vergleichen wären die bislang von der DB Netze favorisierte Planungsvariante Verlegung an den Diebsteich mit der von der DB Netze ebenfalls ausgearbeiteten Alternativ-Variante Erneuerung und Optimierung.

CO2-Emissionsquellen	<i>DB-Planungsvariante Verlegung zum Diebsteich</i>	<i>DB-Alternative Erneuerung und Optimierung am heutigen Standort</i>
Bau		
Neubau von Gleisen und Bahnanlagen	√	
Erneuerung von bestehenden Anlagen		√
Neubau Bahnhofsgebäude	√	
Bau eines Autozugterminals	√	
Sanierung S-Bahn-Anlagen Diebsteich	√	√
Rückbau Altanlagen Altona	√	
Betrieb		
Rangierfahrten Fernverkehr	√	√
Rangierfahrten Regionalverkehr	√	√
Zusätzliche Zughalte am Diebsteich	√	
Zusätzliche Busanbindung Diebsteich	√	

√ = Es entstehen Emissionen, die in die Berechnung einzubeziehen sind.

Der zu **betrachtende Zeitraum** wäre vom Beginn der Bauarbeiten bis zum Jahr 2030, also dem Jahr, bis zu dem die gegenwärtig verfügbaren Verkehrsprognosen reichen. Auch für die Klimapolitik ist der Zeitraum bis 2030 entscheidend; um die Erderwärmung zu begrenzen, kommt es entscheidend auf die Einsparungen in den nächsten zehn Jahre an. Durchgeführt werden sollte die CO2-Bilanz von einem **ausgewiesenen Fachinstitut**, in Frage käme zum Beispiel das Freiburger Öko-Institut, das für das Umweltbundesamt bereits eine Studie zu mit der Schieneninfrastruktur verbundenen CO2-Emissionen erstellt hat.