



VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

# Prellbock Altona e.V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

**Für starken Umwelt- und Klimaschutz**

**Verkehrswende – starke Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt**



**Diebsteich früher:  
Das Biotop und die reichhaltige Natur**



**Diebsteich heute:  
Naturzerstörung und neues Minibiotop**



## Hamburger Klimaschutzplan greift zu kurz

16.02.2023: Pressemitteilung von Prellbock Altona e.V.

Photovoltaik auf Hausdächern ist nett, Gründächer funktionieren nicht überall. Der Klimaschutzplan von Hamburgs Umweltsenator Jens Kerstan (Bündnis 90/Die Grünen) wirft Nebelkerzen und verärgert mit Recht die Bürger. Der Klimaschutzplan geht nicht davon aus, die größten CO<sub>2</sub>-Emittenten zu ermitteln und zu überlegen, wie dort der Ausstoß reduziert oder vermieden werden kann. Vielmehr bringt er neue Belastungen für die Bürger und wird nur langfristig vorzeigbare Ergebnisse produzieren.

Der Klimaschutzplan befasst sich überhaupt nicht mit den größten CO<sub>2</sub>-Emittenten der Stadt. Dazu gehören unzweifelhaft die großen Bahn- und Straßenbauprojekte. Die finden aber keine Erwähnung. Die größten und vor allem überflüssigen Straßen- und Bahnbauprojekte in Hamburg sind:

1. Die A26 Ost, Hafenuerspanne genannt. Für den Hafenverkehr irrelevant, dafür maximal umweltzerstörend (Moorgebiete) und extrem teuer und überflüssig.
2. Die U5 mit einer extrem negativen CO<sub>2</sub>-Bilanz, Baukosten von rund 10 Mrd. Euro und langer Bauzeit, sodass sie keinerlei Beitrag zur Erfüllung der Hamburger Klimaziele für 2030 leistet. Ein Ersatz durch die Wiedereinführung der Straßenbahn ginge **a)** schneller, wäre **b)** bis 2030 umsetzbar, **c)** signifikant preiswerter und zudem **d)** deutlich fahrgastfreundlicher.



3. Schließung des Fern- und Regionalbahnhof Altona und Verlagerung nach Diebsteich. Kostet viel, ist viel zu klein, baut zusätzliche Engpässe in das Hamburger Bahnnetz und hat selbst nach Feststellung des Eisenbahnbundesamtes im Planfeststellungsbeschluss vom 29.12.2017 negative Umweltauswirkungen im Vergleich zur Sanierung des Bestandsbahnhofs Altona an Ort und Stelle.
4. Abriss und Neubau der Sternbrücke, damit die Stresemannstraße auf vier Autospuren erweitert werden kann. Ein Projekt von vorgestern. Einer Sanierung der bestehenden Brücke wäre Vorrang zu geben. Sollte dies nicht mehr möglich sein, weil die DB die Brücke seit 20 Jahren bewusst hat vergammeln lassen, wäre ein sparsamer und architektonisch anspruchsvollerer Neubau gemäß dem Entwurf von Prof. Brauer sinnvoll.
5. Last, but not least: Der Verbindungsbahnentlastungstunnel, der nur erforderlich ist, um den zu klein geplanten Fern- und Regionalbahnhof Diebsteich überhaupt funktionsfähig zu machen für den Bahnverkehr der Zukunft.

**Generell muss gelten, dass Bewahren und Sanieren immer Vorrang vor Abriss und Neubau haben muss. Das fordert auch der Denkmalverein in Hamburg für alle großen Bauprojekte.**

Jens Kerstan hätte erst einmal diese überflüssigen Megaprojekte und deren riesige Belastung des verbleibenden Hamburger CO<sub>2</sub>-Budgets unter die Lupe nehmen müssen, bevor er in seinem Klimaschutzplan mit einer im Prinzip sinnvollen Solar- und Gründachpflicht die Hamburger Bürger, und hier besonders die Mieter, zur Kasse bittet. Denn jeder Experte weiß, dass sich nicht jedes Dach für ein Gründach eignet. Gründächer müssen regelmäßig gepflegt und an heißen Sommertagen auch bewässert werden. Dessen ungeachtet wird es Jahre dauern, bis diese Dächer einen positiven Klimabeitrag leisten. Der Verzicht auf die Mega-Bauprojekt hingegen würde sofort klimawirksam sein. Ein Verzicht auf die U5 und stattdessen eine Wiedereinführung der Straßenbahn würden schon vor 2030 deutlich positive Klima-Effekte zeitigen, wenn man denn nur wollte.

Wie klimaschädlich Großprojekte sind, kann man am Beispiel Diebsteich bestens demonstrieren: Bäume wie auch das Stadtklima leiden still. Die Auswirkungen dieses Leidens verspüren die Menschen erst zeitverzögert. Die Säge ist schnell angesetzt, der gefällte Baum schnell geschreddert und in Big Bags abtransportiert, die Spur der Täter schnell beseitigt, die Landschaft schnell planiert oder umgegraben. Die Bagger rollen – und die grünen Verkehrs- und Umweltsenatoren ducken sich weg oder nicken sogar gefällig.

## So ist es gelaufen: Tatort Diebsteich

Im Frühjahr 2020 legte die DB nicht nur das **mehr als einen Hektar große Feuchtbiotop „Posttrog“ trocken**, sondern **fällte zusätzlich 425 Bäume** am Diebsteich und längs des Posttroges. Weitere werden folgen, wenn die Hauptbauarbeiten beginnen. Aber die 425 Bäume tauchen gar nicht in den behördlichen Akten auf. Dort werden nur die Bäume registriert, deren Fällung genehmigungspflichtig ist. In diese Kategorie fielen nur 41 Bäume, die zum Zeitpunkt der Planerstellung 2016 genehmigungspflichtig waren. Der zwischenzeitliche Zuwachs an Biomasse wird überhaupt nicht beachtet. Ein genehmigungspflichtiger Baum ist nach den noch heute geltenden Regularien des Reichsnaturschutzgesetzes aus 1935 (!!!) ein Baum mit einem Stammdurchmesser von 25 cm in einer Höhe von 130 cm über Bodenoberkante. Ein solcher Baum hat je nach Baumart ein Alter von 30 bis 40 Jahren und mehr.

Nur für einen solchen Baum sind Ersatzpflanzungen erforderlich. In der Regel im Verhältnis 1:1, bei wertvolleren Baumarten auch 1:2 und in Ausnahmefällen 1:3.

**Von den 425 bisher am Diebsteich gefällten Bäumen gehören laut obiger Betrachtung nur rund 10% in die Kategorie genehmigungspflichtig.** Aufgrund von Einsprüchen der Bürger wurde die DB im Planfeststellungsbeschluss verpflichtet, 91 Bäume neu zu pflanzen. Davon wurden bisher angeblich 62 Bäume auf städtischen Flächen gepflanzt. Wo, ist unbekannt! 29 sollen noch gepflanzt werden, wenn der Bahnhof fertig ist, also vielleicht in acht Jahren.



Aufgrund der Einsprüche von betroffenen Bürgern, die am Diebsteich wohnen, und der letztendlich leider nicht erfolgreichen Klage von Prellbock hat die DB eine Verdoppelung des Baumersatzes zugesagt. Sie will jetzt 182 Bäume pflanzen. Davon hat das Bezirksamt Altona im Winter 2021/2022 angeblich bereits 100 Bäume auf Kosten der DB pflanzen lassen. Wo, ist allerdings unbekannt!

## **Fazit 1: Rein zahlenmäßig wurde nur für weniger als die Hälfte der am Diebsteich abgehackten Bäume Ersatz geschaffen!**

**Und jeder weiß, dass ein neu gepflanztes Bäumchen mindestens fünf Jahre eine intensive Pflege und Betreuung braucht, besonders eine Bewässerung im Sommer, damit er sicher angeht. Und dann dauert es noch einmal 15 Jahre, bis die CO<sub>2</sub>-Bindungswirkung dieses Baumes der eines der abgehackten, nicht genehmigungspflichtigen Bäume entspricht!**

## **Fazit 2: Trotz erhöhter Nachpflanzzusagen der DB werden damit für die kommenden zehn Jahre bestenfalls ein Viertel der CO<sub>2</sub>-Bindungswirkung der abgehackten Bäume kompensiert.**

### **Prellbock fordert:**

- 1.** Auch das Fällen kleinerer Bäume (Stammdurchmesser >15cm) muss genehmigungspflichtig werden, um den Grünverlust besser zu erfassen und zu vermeiden.
- 2.** Der Stammdurchmesser-Zuwachs zwischen Planerstellung und Beginn der Abholzarbeiten muss bei Festlegung der Verpflichtungen zur Ausgleichspflanzung berücksichtigt werden.
- 3.** Angesichts des Wandels des Stadtklimas muss restriktiver mit Fällgenehmigungen umgegangen werden.
- 4.** Ausgleichspflanzungen müssen nah der Entnahmestandorte (im Umkreis von einem Kilometer) erfolgen und nicht in irgendwelchen Naturschutzgebieten, wo sie dem Stadtklima nichts nützen.

---

### **Dazu Heinz-Otto, umweltpolitischer Sprecher von Prellbock Altona e. V.:**

„*Angesichts des dramatischen Klimawandels, den wir besonders in den Städten spüren, muss die Stadt alle Infrastrukturprojekte unter Klimaschutzaspekten priorisieren. Sie muss bereit sein, sich von prestigehafteten Großprojekten zu trennen, wenn sie es wirklich ernst meint mit dem Klimaschutz. Es ist fragwürdig, ob der Hamburger „Entwurf eines Klimaschutzgesetzes“ den Ansprüchen des [www.expertenrat-klima.de](http://www.expertenrat-klima.de) gerecht wird. Der Rat hatte jüngst im letzten Zweijahresgutachten festgestellt: Zielerreichung 2030 fraglich ohne Paradigmenwechsel. In dieser Hinsicht bedarf das Hamburger Klimaschutzgesetz massiver Nachbesserungen.*“

---

### **Michael Jung – Sprecher Prellbock Altona e. V. – Umweltverband**

Mitglied Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene – [www.buergerbahn-denkfabrik.org](http://www.buergerbahn-denkfabrik.org)

Für starken Umwelt- und Klimaschutz

Verkehrswende – starke Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

**[info@prellbock-altona.de](mailto:info@prellbock-altona.de)**

**[www.prellbock-altona.de](http://www.prellbock-altona.de)**