

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Bernd Baumann, Dr. Alexander Wolf, Wolfgang Wiegle, René Bochmann, Alexis Leonard Giersch, Lars Haise, Stefan Henze, Maximilian Kneller, Ulrich von Zons, Carsten Becker, Hans-Jürgen Goßner, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Andreas Mayer, Volker Scheurell, Otto Strauß und der Fraktion der AfD

Auswirkungen des Hamburger Klimaentscheids auf den Hamburger Hafen und das norddeutsche Verkehrsdrehkreuz Hamburg

Am 12. Oktober 2025 haben die Stimmberchtigten der Freien und Hansestadt Hamburg einem Entwurf eines Landesgesetzes für besseren Klimaschutz zugesimmt (vgl. www.wahlen-hamburg.de/Hamburger_Zukunftsentscheid_2025/). Es beteiligten sich nur 43,7 Prozent der Stimmberchtigten an der Abstimmung (davon 80,7 Prozent per Briefwahl). Da aber das Quorum bereits bei einer Zustimmung von nur einem Fünftel (20 Prozent) der Stimmberchtigten (mindestens 262 609 Stimmen) erreicht wurde, wurde der Gesetzentwurf angenommen. Andere Bundesländer haben höhere Hürden. Für einen erfolgreichen Volksentscheid in Berlin muss eine Mehrheit der Teilnehmer und gleichzeitig mindestens 25 Prozent der Stimmberchtigten mit Ja stimmen. Bei einem vergleichbaren Volksentscheid in Berlin haben 18,2 Prozent der Stimmberchtigten zugesimmt, das Quorum von 25 Prozent wurde nicht erreicht (vgl. www.berlin.de/wahlen/abstimmungen/volksentscheid-berlin-2030-klimaneutral/). Die Hamburger Entscheidung droht, erhebliche Auswirkungen auf den größten deutschen Hafen und das Verkehrsdrehkreuz Hamburg zu haben, und hätte somit bundespolitische Folgen.

Durch das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg führen eine Reihe von Bundesautobahnen (A) (A 1, A 7, A 23, A 24, A 25, A 255, A 261), Bundeswasserstraßen und Bundesschienenwege. Der Anschluss der A 26 an die A 7 mit der Weiterführung als sog. Hafenpassage (Verbindung der Autobahnen A 1 und A 7 zur Entlastung des Hafens) ist in Planung. Innerhalb des Stadtgebiets liegt ein internationaler Flughafen. Der Hamburger Hafen ist der umschlagsgrößte Seehafen Deutschlands und der drittgrößte Europas (www.hafen-hamburg.de/). Er gilt auch als größter Eisenbahnhafen Europas und hat große wirtschaftliche Bedeutung nicht nur für Nord- und Ostdeutschland, sondern auch für Tschechien.

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat in einem Gutachten für eine „Erreichung der Klimaneutralität“ den Maßnahmenkatalog für eine Zielerreichung im Jahr 2040 dargelegt. Für den Sektor Verkehr sehen die Gutachter die Einführung der Regelgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h für die ganze Stadt vor mit gleichzeitiger deutlicher Reduktion des Pkw-Verkehrs durch eine Umverteilung des Straßenraums (www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behörden/bu/aktuelles/pressemeldungen/klimaneutralität-in-hamburg-gutachten-zur-zielerreichung-2040-veröffentlicht-1098780/).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Besteht nach Einschätzung der Bundesregierung eine Rechtsgrundlage, Seeschiffen, die nicht mit sogenannten Sustainable Ship Fuels oder elektrisch angetrieben werden, eine Befahrung der Elbe ab westlicher Stadtgrenze durch die Freie und Hansestadt Hamburg zu untersagen, und unter welchen Umständen könnte eine solche Vorschrift ggf. etabliert werden (die Unter- und Außenelbe bildet die seewärtige Zufahrt zum Hamburger Hafen, rund 40 000 Schiffe laufen diesen pro Jahr an)?
2. Besteht nach Einschätzung der Bundesregierung eine Rechtsgrundlage, Binnenschiffen, die nicht mit sog. Sustainable Ship Fuels oder elektrisch angetrieben werden, eine Befahrung der Elbe ab östlicher Stadtgrenze durch die Freie und Hansestadt Hamburg zu untersagen, und unter welchen Umständen könnte eine solche Vorschrift ggf. etabliert werden?
3. Hat sich die Bundesregierung damit auseinandergesetzt, ob auf Grundlage des in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Landesgesetzes die Möglichkeit oder Verpflichtung der Hamburg Port Authority, einer Anstalt öffentlichen Rechts der Freien und Hansestadt Hamburg, die Eigentümerin des Großteils der Hafengrundstücke ist, besteht, See- und Binnenschiffen, die nicht mit sog. Sustainable Ship Fuels oder elektrisch angetrieben werden, ein Anlanden im Hamburger Hafen zu untersagen, und wenn ja, inwiefern widersprüche diese ggf. bundes- oder unionsrechtlichen Bestimmungen?
4. Liegen der Bundesregierung bereits Informationen vor, ob die Hamburg Port Authority mit Einrichtung sogenannter Umweltzonen im Hafen die Möglichkeit besitzt oder der Verpflichtung unterliegt, verbrennermotorisch betriebenen Lastkraftwagen oder Zugmaschinen die Zufahrt zu Hafengrundstücken einzuschränken oder zu untersagen, und wenn ja, was sind die Folgen für den nationalen wie internationalen Warenverkehr?
5. Unterstützt die Bundesregierung weiterhin den Neubau der Köhlbrandbrücke mit einer Durchfahrtshöhe von 73,5 Metern, auch wenn der Volksentscheid gegebenenfalls eine weitgehende Aufgabe der an der Süderelbe gelegenen Hafenanlagen, insbesondere des Containerterminals Altenwerder, zur Folge haben sollte, und wenn ja, weshalb erscheint der Bundesregierung eine Fertigstellung der Ersatzbrücke frühestens im Jahr 2046 als angemessen (www.bild.de/regional/hamburg/hamburg-regional-politik-und-wirtschaft/chinesen-lachen-sich-schlapp-neue-koehlbrandbruecke-kommt-erst-2046-87481338.bild.html)?
6. Gibt es Überlegungen eines Stopps der Bundeszuschüsse für die Unterhaltskosten und ggf. Rückforderung für die Umsetzungskosten der Elbvertiefung, falls die Freie und Hansestadt Hamburg den Weiterbetrieb des Hamburger Hafens und dessen wirtschaftliche Entwicklung nicht mehr unterstützen sollte (die Kosten für die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplan-Projekts „Fahrrinnenanpassung Tide-Elbe“ beliefen bis 2022 auf 490,2 Mio. Euro, die jährlichen Unterhaltungskosten beliefen sich allein im Jahr 2023 auf 129 Mio. Euro, vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 79 auf Bundestagsdrucksache 20/10233)?

7. Ist der Bundesregierung die im Auftrag der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft der Freien und Hansestadt Hamburg von Öko-Institut e.V. und der Hamburg Institut GmbH erstellte Studie zu Maßnahmen zur Klimaneutralität 2040 bekannt, und wenn ja, hat sie sich zu deren Einschätzung eine eigene Auffassung erarbeitet, bis zum Jahr 2040 wären eine vollständige Elektrifizierung des Straßenverkehrs in Deutschland, eine komplette Dekarbonisierung des Bundesstrommixes sowie ein bundesweiter Ausbau der Ladeinfrastruktur erreichbar, was dort als notwendiges Klimaschutzzielzenario genannt wird (vgl. www.hamburg.de/resource/blob/1098248/d99f6acefb5e42e3db987da2b3af01f/d-machbarkeitsgutachten-2025-data.pdf; S. 26), und wenn ja, wie lautet diese Auffassung der Bundesregierung?
8. Besteht nach Einschätzung der Bundesregierung eine rechtliche Handhabe der Behörden der Freien und Hansestadt, auf Grundlage des am 12. Oktober 2025 durch Volksentscheid beschlossenen Hamburgischen Gesetzes für besseren Klimaschutz auf den Bundesautobahnen, die auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg liegen, Geschwindigkeits- oder Durchfahrtbegrenzungen für Kraftfahrzeuge anzuordnen?
9. Besteht nach Einschätzung der Bundesregierung eine rechtliche Handhabe der genannten Behörden, auf Grundlage des am 12. Oktober 2025 beschlossenen durch Volksentscheid beschlossenen Hamburgischen Gesetzes für besseren Klimaschutz auf den Bundesautobahnen, die auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg liegen, ein Durchfahrverbot für verbrennermotorisch betriebene Personenkraftfahrzeuge, Busse oder Lastkraftwagen anzuordnen sowie ein Einfahrverbot in die Stadt Hamburg?
10. Plant die Bundesregierung eine zügigere Realisierung der Bundesautobahnen A 20 zwischen Bad Segeberg und A 27 sowie der A 21 zwischen A 1 und A 39 bis 2040, um das Stadtgebiet der Freien und Hansestadt Hamburg umfahren zu können, und gibt es weitere Planungen für Elbquerungen durch Bundesfernstraßen?
11. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Fernstraßenprojekte auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg seitens der EU auf Grundlage des Projekts eines Ausbaus der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) (<https://webgate.ec.europa.eu/tentec-maps/web/public/screen/home>) gefördert, wenn ja, wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Fördersummen, und besteht aus Sicht der Bundesregierung seitens der EU die Möglichkeit einer Rückforderung der gezahlten Förderbeiträge für den Fall, dass die geförderten Straßen nicht mehr volumnäßig zugänglich sind?
12. Teilt die Bundesregierung die im Gutachten der Stadt Hamburg vom 16. September 2025 (vgl. www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoeften/bukea/aktuelles/pressemeldungen/klimaneutralitaet-in-hamburg-gutachten-zur-zielerreichung-2040-veroeffentlicht-1098780) geäußerte Ansicht, dass es an einer Rechtsgrundlage zur flächendeckenden Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg aus Klimaschutzgründen (Null-Emissions-Zone) fehlt?
13. Wenn die Bundesregierung die Frage 12 bejaht, beabsichtigt sie, dem Gesetzgeber einen Gesetzentwurf vorzulegen, der eine rechtliche Grundlage für flächendeckende innerörtliche Anordnungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Klimaschutzgründen (Null-Emissions-Zone) zum Inhalt hat?

14. Widerspricht es nach Einschätzung der Bundesregierung unions- und bundesrechtlichen Bestimmungen, für die Flughäfen Hamburg-Fuhlsbüttel (Hamburg Airport Helmut Schmidt (HAM)) und Hamburg-Finkenwerder (XFT) Luftfahrzeuge, die ab 2040 keine SAF (Sustainable Aircraft Fuels)-Quote von 100 Prozent erfüllen, gegebenenfalls von den Start- und Landerechte auszuschließen (die Europäische Verordnung [EU] 2023/2405 zu der sog. ReFuelEU Aviation gibt vor, dass an europäischen Flughäfen eine Beimischquote an sog. nachhaltigem Flugzeugtreibstoff [Sustainable Aircraft Fuels -SAF] von 42 Prozent erst ab 2045 eingehalten werden muss)?
15. Sieht die Bundesregierung weiterhin die Notwendigkeit eines Ausbaus der Schieneninfrastruktur südlich von Hamburg, entweder durch einen dreigleisigen Ausbau zwischen Lüneburg und Uelzen und weiterführend eine Neubaustrecke, wenn infolge einer möglichen erheblichen Kapazitätsreduzierung des Umschlages des Hamburger Hafens gegebenenfalls mit einem Rückgang des Schienengüterverkehrs zu rechnen ist?
16. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der prozentuale Anteil an Trassen, der auf der Strecke 1720 zwischen dem Rangierbahnhof Mashesen und Lüneburg derzeit auf den Schienengüterverkehr entfällt?
17. Gibt es seitens der Bundesregierung alternative Überlegungen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur in den Bundesländern Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen, um die Containerhäfen Antwerpen, Rotterdam und Wilhelmshaven anstelle des Hamburger Hafens besser für den Schienengüterverkehr anzubinden, und wenn ja, welche Schienenverbindungen Richtung belgischer und niederländischer Seehäfen haben für die Bundesregierung Priorität?
18. Gab es bereits Forderungen des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg an den Bund nach gesetzgeberischer oder finanzieller Unterstützung zur Umsetzung des Entscheids (vgl. www.zeit.de/wissen/umwelt/2025-10/volksentscheid-hamburg-klimaschutz-umsetzung-buergermeister-peter-tschentscher-gxe)?
19. Erwartet die Bundesregierung mittelfristig Auswirkungen auf den Länderfinanzausgleich in der Form, dass die Freie und Hansestadt von einem Geberland des Länderfinanzausgleichs zu einem Nehmerland wird?
20. Verstößt aus Sicht der Bundesregierung das genannte Landesgesetz gegen das Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik bezüglich der Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe (GKE), da der tschechischen Binnenschifffahrt der Zugang zur Nordsee durch eine Umsetzung des Entscheids erschwert werden könnte, und gab es bereits eine diplomatische Reaktion der Republik Tschechien auf mögliche Auswirkungen eines nur noch eingeschränkten Zugangs zum Hamburger Hafen?
21. Erkennt die Bundesregierung signifikante Auswirkungen auf das Weltklima durch die Maßnahmen zur Erreichung der Klimaneutralität in Hamburg schon im Jahr 2040, verbunden mit einer möglichen Verlagerung der Hafenumschläge von Hamburg nach Antwerpen, Rotterdam und anderen europäische Häfen?

Berlin, den 14. November 2025

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion