

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Bernd Baumann, Dr. Alexander Wolf, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/3054 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 12. Oktober 2025 haben die Stimmberechtigten der Freien und Hansestadt Hamburg einem Entwurf eines Landesgesetzes für besseren Klimaschutz zugestimmt (vgl. www.wahlen-hamburg.de/Hamburger_Zukunftsentscheid_2025/). Es beteiligten sich nur 43,7 Prozent der Stimmberechtigten an der Abstimmung (davon 80,7 Prozent per Briefwahl). Da aber das Quorum bereits bei einer Zustimmung von nur einem Fünftel (20 Prozent) der Stimmberechtigten (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 Stimmberechtigten mit Ja stimmen. Bei einem vergleichbaren Volksentscheid in Berlin haben 18,2 Prozent der Stimmberechtigten zugestimmt, 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 Eisenbahnhof 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/behoe

rdn/bukea/aktuelles/pressemitteilungen/klimaneutralitaet-in-hamburg-gutachten-zur-zielerreichung-2040-veroeffentlicht-1098780).

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?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat im Stromspaltungsgebiet zwischen Ort-kathen und Tinsdahl eine Rechtsetzungskompetenz zur Regelung bestimmter Aspekte des Schiffsverkehrs auf der Elbe.

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?

Nein.

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?

Nein.

5. Unterstützt die Bundesregierung weiterhin den Neubau der Köhlbrandbrücke mit einer Durchfahrthöhe 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)?

Die in der Absichtserklärung vom 13. Februar 2020 zur Köhlbrandquerung von der Bundesregierung hinterlegte Position gilt unverändert (<https://suche.transpa>

renz.hamburg.de/dataset/absichtserklaerung-zur-aufstufung-und-mitfinanzierung-der-koehlbrandquerung).

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)?

Nein.

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 Klimaschutzzielszenario genannt wird (vgl. www.hamburg.de/resource/blob/1098248/d99f6acefbb5e42e3db987da2b3af01f/d-machbarkeitsgutachten-2025-data.pdf; S. 26), und wenn ja, wie lautet diese Auffassung der Bundesregierung?

Die in zitierte Studie ist der Bundesregierung bekannt. Die Bundesregierung richtet ihre Klimaschutzpolitik am Bundesklimaschutzgesetz aus. Zur Erreichung der dort vereinbarten Klimaziele werden erforderliche Maßnahmen in Klimaschutzprogrammen zusammengefasst und beschlossen. Für den Verkehrsbereich wurden zahlreiche Maßnahmen vereinbart.

8. Besteht nach Einschätzung der Bundesregierung eine rechtliche Handhabung 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 Handhabung 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 Durchfahrtsverbot für verbrennermotorisch betriebene Personenkraftfahrzeuge, Busse oder Lastkraftwagen anzuordnen sowie ein Einfahrtsverbot in die Stadt Hamburg?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zuständig für die Anordnung von Geschwindigkeits- oder Durchfahrtsbegrenzungen für Kraftfahrzeuge nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) für die mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes ist gemäß § 44a StVO i. V. m. der Übertragung der straßenverkehrs-

rechtlichen Aufgaben vom Fernstraßen-Bundesamt auf die Autobahn GmbH des Bundes vom 21. Dezember 2020 die Autobahn GmbH des Bundes.

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?

Der Neubau von Bundesfernstraßen wird entsprechend der vom Gesetzgeber mit geltendem Fernstraßenausbaugesetz bestimmten Dringlichkeiten verfolgt.

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 vollumfänglich zugänglich sind?

Nein.

12. Teilt die Bundesregierung die im Gutachten der Stadt Hamburg vom 16. September 2025 (vgl. www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/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?

Ja.

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?

Nein.

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)?

Mit der Verordnung (EU) 2023/2405 „ReFuelEU Aviation“ werden EU-weit harmonisierte Vorschriften für den Markthochlauf und die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe (sustainable aviation fuels – SAF) festgelegt. In den Anwendungsbereich fallende „Flughäfen der Union“ sind Flughäfen mit mehr als 800 000 Fluggästen oder über 100 000 Tonnen Fracht pro Jahr. Dazu zählt Hamburg-Fuhlsbüttel (Hamburg Airport Helmut Schmidt – HAM), jedoch nicht der Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder (XFT) (vgl. „List of Union airports in-scope of ReFuelEU Aviation“ unter https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en#main-documents).

Ferner obliegt unter ReFuelEU Aviation die Verpflichtung der Quotenerfüllung den Flugkraftstoffanbietern und nicht den Luftfahrzeugbetreibern. Für Luftfahrtunternehmen mit einer europäischen Betriebsgenehmigung sind die Verkehrsrechte, d. h. die Start- und Landerechte, innerhalb der Europäischen Union liberalisiert. Nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft, kann ein Mitgliedstaat der Europäischen Union die Ausübung von Verkehrsrechten einschränken oder verweigern, nicht jedoch allein, wenn die SAF-Quote nicht oder nur unzureichend eingehalten wird.

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 Umschlags des Hamburger Hafens gegebenenfalls mit einem Rückgang des Schienengüterverkehrs zu rechnen ist?

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist laut der Verkehrsprognose 2040 nicht mit einem Rückgang des Seehafenumschlags im Hamburger Hafen zu rechnen (vgl. hierzu die veröffentlichten Informationen im BMV-Internetartikel „Verkehrsprognose 2040“ – Link: www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html). Insofern besteht weiterhin der Bedarf einer Neubaustrecke zwischen Hannover und Hamburg.

16. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der prozentuale Anteil an Trassen, der auf der Strecke 1720 zwischen dem Rangierbahnhof Maschen und Lüneburg derzeit auf den Schienengüterverkehr entfällt?

Nach Auskunft der DB AG betrug der Anteil des SGV auf dem Abschnitt Lüneburg–Maschen der Bahnstrecke 1720 im Jahr 2024 rund 43 Prozent (auf Grundlage der ermittelten Trassenkilometer). Während der Korridorsanierung der Bahnstrecke Berlin–Hamburg erwartet die DB AG, dass der Anteil auf rund 37 Prozent sinken, danach jedoch wieder auf das Ursprungsniveau steigen wird.

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?

Sämtliche Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für Bundes-schienenwege berücksichtigen die prognostizierten deutschlandrelevanten Seehafenumschläge im In- und Ausland. Die ermittelten deutschlandrelevanten Mengen wurden im Rahmen der Eisenbahnverkehrsprognose 2040 (EVP 2040) auf das Eisenbahnnetz umgelegt. Im Ergebnis können sämtliche Verkehre bei Unterstellung der Umsetzung des Vordringlichen Bedarfs engpassfrei bewältigt werden.

Im Vordringlichen Bedarf dienen folgende Vorhaben unmittelbar der Verbesserung der Anbindung der Seehäfen Rotterdam und Antwerpen: ABS Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen; ABS Grenze D/NL–Kaldenkirchen–Viersen–Rheydt–Odenkirchen; ABS Köln–Aachen; Ausbau Knoten Aachen und Köln.

Mittelbar tragen u. a. auch weiter im Inland liegende Vorhaben zur Abwicklung dieser Verkehre bei, darunter: Projektbündel 6: ABS Dortmund/Köln–Frankfurt am Main, ABS/NBS Mainz–Frankfurt am Main, ABS/NBS Frankfurt am Main–Mannheim, ABS/NBS Mannheim–Karlsruhe, (...); Projektbündel 8: ABS/NBS Dortmund–Hamm, ABS/NBS Hannover–Bielefeld–Hamm, ABS Berlin–Hannover; ABS Köln–Düsseldorf–Dortmund/Münster.

Der Seehafen Wilhelmshaven wurde durch die ABS Oldenburg–Wilhelmshaven bedarfsgerecht angeschlossen.

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)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

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?

Die Bundesregierung erstellt zu der angesprochenen Frage keine eigenen Prognosen.

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?

Nein.

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 europäischen Häfen?

Im Zuge der Umsetzung des Pariser Klimaabkommens stehen alle Staaten, Kommunen und Wirtschaftsakteure vor der Aufgabe, ihre Treibhausgasemissionen zu senken.

