

Antrag

der Abgeordneten **Stefan Henze, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Alexis L. Giersch, Lars Haise, Maximilian Kneller, Ulrich von Zons, Carsten Becker, Hans-Jürgen Goßner, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Andreas Mayer, Volker Scheurell, Otto Winfried Strauß, Dirk Brandes, Micha Fehre, Mirco Hanker, Olaf Hilmer, Rocco Kever, Jörn König, Danny Meiners, Andreas Paul, Marcel Queckemeyer, Angela Rudzka, Martin Sichert, Martina Uhr, Dr. Christina Baum, Joachim Bloch, Rainer Groß, Udo Theodor Hemmelgarn, Dr. Malte Kaufmann, Dr. Michael Kaufmann, Angela Rudzka, Bernd Schattner, Sven Wendorf** und der Fraktion der AfD

Fertigstellung der Autobahn 20 vor der Bahn-Neubaustrecke Hamburg–Hannover priorisieren

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Der leistungsgerechte Ausbau der Verkehrswege ist eine Voraussetzung für den Erhalt unseres industriellen Rückgrats, unseres Lebensstandards und unserer Sozialsysteme. Dabei bleibt die Straße der wichtigste Hauptverkehrsträger.
2. Der Ausgang des am 12. Oktober 2025 in der Freien und Hansestadt Hamburg durchgeführten Volksentscheids, bei dem auf Grundlage eines fragwürdigen Landesgesetzes, bei dem es möglich wurde, dass durch nur rd. 23% der stimmberechtigten Hamburger – also nicht einmal ein Viertel aller Stimmberechtigten - ein sogenanntes ‚Klimaschutzverbesserungsgesetz‘ in Kraft gesetzt werden konnte, hat gravierende Auswirkungen nicht nur auf Hamburg selbst, sondern auf den norddeutschen Verkehrskonten und die Zukunft des Hamburger Hafens
3. Die angestrebte „Klimaneutralität“ bereits zum Jahr 2040 erfordert eine leistungsfähige Umfahrungsmöglichkeit Hamburgs durch einen geschlossenen Autobahnring außerhalb der Stadtgrenzen
4. Alle genehmigungsrechtlichen und finanziellen Anstrengungen müssen unternommen werden, um bis zum Jahr 2040 die Autobahn A 20 samt einer westlich der Stadt Hamburg zu realisierenden neuen Elbquerung zwischen A 21 und A 27 fertigzustellen
5. Durch den Ausgang des Klimaentscheids vom 12. Oktober 2025 ist die Zukunft des Hamburger Hafens offen, dieses lässt negative Auswirkungen auf die Entwicklung des Seehafenhinterlandverkehrs erwarten
6. Ein möglicher Einbruch der Trassennachfrage für Schienengüterverkehre in Folge eines Rückgangs des Gütereinzelwagenverkehrs, der politisch erzeugte Deindustrialisierung und Schrumpfung der Wirtschaft („Degrowth“) erfordert die kritische Überprüfung der zugrunde gelegten Prognosen für den Schienengüterverkehr
7. Die Realisierung einer Neubaustrecke (NBS) zwischen Hannover und Hamburg über Celle, vorgesehen ist ein zweigleisiger Neubau zwischen Hannover-Vinnhorst und Hamburg-Meckelfeld mit einer Streckenlänge von 109

- km¹, erfordert zusätzlich eine Kapazitätssteigerung des Hamburger Hauptbahnhofs durch den projektierten Verbindungsbahn-Entlastungstunnel (VET) oder einen kompletten Bahnhofs-Neubau, eine Entscheidung für eine NBS kann deshalb nur in einem Zusammenhang damit getroffen werden
8. Sowohl das Projekt eines Verbindungsbahn-Entlastungstunnel als auch der Bau eines komplett neuen Hauptbahnhofs ist bei der Haushaltslage derzeit nicht finanzierbar
 9. Eine Entwurfsgeschwindigkeit für die NBS von lediglich $V_{\max} = 250$ km/h schöpft die Möglichkeiten des Schienenhochgeschwindigkeitsverkehrs nicht aus, ein Fahrzeitgewinn von lediglich 18 Minuten gegenüber der Bestandsstrecke steht in keinem Verhältnis zum finanziellen Aufwand für die NBS
 10. Durch die Einfädelerung der geplanten NBS auf die Bestandsstrecke zwischen Celle und Burgwedel droht die Gefahr, dass statt des bisherigen überlasteten Fahrwegs Uelzen-Stelle der Fahrweg Hannover-Celle überlastet wird, somit das Problem nur regional verschoben wird
 11. Die Nichtanbindung des Flughafens Hannover-Langenhagen ignoriert die Chancen des intermodalen Verkehrs und einer möglichen Entlastung des innerstädtischen Flughafens >Hamburg-Airport Helmut-Schmidt< (HAM) im Ortsteil Fuhlsbüttel durch den Flughafen Hannover (HAJ)
 12. Die alternative Option einer Magnetschwebbahn zwischen Hannover und Hamburg mit einer möglichen Weiterführung nach Kiel und über Bielefeld nach Köln wurde nicht untersucht, dieses ist nachzuholen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf,

1. der beschleunigten Fertigstellung der Autobahn A 20 höchste Priorität einzuräumen und deren Finanzierung zu sichern;
2. die Planung für eine Schienenneubaustrecke (NBS) wie im „Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover - Hamburg“ dargelegt, der als Unterrichtung (21/3150) vorliegt, nicht weiter zu verfolgen;
3. eine Studie über die Möglichkeiten einer alternativen Realisierung einer Magnetschwebbahntrasse in Auftrag zu geben mit der Maßgabe, eine Reisezeit zwischen Hannover-Hauptbahnhof und Hamburg-Hauptbahnhof von unter 30 Minuten zu erreichen.

Berlin, den 5. Mai 2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Begründung

Zu I.:

Zu 1.: Hierzu erklärt der ehemalige Direktor des Hamburgischen Welt Wirtschaftsinstituts (HWWI) und Professor für Volkswirtschaftslehre, insbesondere internationale Wirtschaftsbeziehungen, der Universität Hamburg: „Ein gut funktionierendes Verkehrssystem ist eine unverzichtbare Voraussetzung für Wohlstand und Fortschritt. Die arbeitsteilige Wirtschaft ist zwangsläufig auf die Mobilität von Menschen (Berufstätige, Auszubildende, Studierende, Kunden, Reisende) und Gütern (Rohstoffe, Zwischen- und Fertigprodukte) angewiesen. Nur so sind eine kostengünstige Spezialisierung und eine effiziente Allokation von Arbeitskräften und Kapital möglich. Für kaum ein anderes Land ist die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems bedeutsamer als für Deutschland mit seiner

¹ Drucksache 21/3150

starken Industrie, dem hohen Grad an Arbeitsteilung, der zentralen Lage mitten in Europa und seiner hoch wettbewerbsfähigen Exportwirtschaft.“²

Der Lkw bewältigt mit einem Anteil von ca. 74 Prozent am Modal Split weiterhin den Großteil des Güterverkehrs. Zwei Drittel der Wegstrecke werden durch den motorisierten Individualverkehr zurückgelegt.³

Zu 2.: Ein Zustimmungsergebnis von lediglich rd. 23% errechnet sich aus den Zahlen des Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2025⁴. Auf eine Kleine Anfrage der AfD-Fraktion über die Auswirkungen des Hamburgers „Klimaentscheid“ auf den Hamburger Hafen und das norddeutsche Verkehrsdrehkreuz Hamburg⁵ hat die Bundesregierung am 30. Dezember 2025 geantwortet⁶.

Zu 3. und 4.: Das Projekt ist seitens der Autobahn GmbH des Bundes dargestellt⁷.

Zu 5.: Die Bundesregierung bestätigt in Ihrer Antwort auf die Fragen 1. und 2. der genannten Kleinen Anfrage, dass die Freie und Hansestadt Hamburg im Stromspaltungsgebiet zwischen Ortkaathen und Tinsdahl eine Rechtssetzungskompetenz zur Regelung bestimmter Aspekte des Schiffsverkehrs auf der Elbe habe mit der Folge, dass sowohl die See- als auch Binnenschifffahrt auf der Grundlage eines Landesgesetzes eingeschränkt werden müsste. Dieses lässt keinen anderen Schluss zu, als dass der Hamburger Hafen spätestens ab 2040 nur noch mit elektrischen Antrieben oder HVO-Treibstoffen angelaufen werden dürfte. Diese Einschränkung würde zu einer erheblichen Reduktion des Hafenumschlags mit Auswirkungen auf den Seehafenhinterlandverkehr führen.

Zu 6.: Neben den Auswirkungen einer weitgehenden Aufgabe des Hamburger Hafens auch als Folge des Hamburger „Klimaentscheids“, dem damit verbundenen Rückgang der Seehafenhinterlandverkehre erscheint auch die Zukunft der Einzelwagenverkehr des Schienengüterverkehrs (SGV) offen. Vor diesem Hintergrund werden die vor dem „Klimaentscheid“ erstellten Prognosemodelle in Frage gestellt.

Zu 7.: Ein neuer S-Bahn-Tunnel zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und Altona, der sogenannte Verbindungsbahn-Entlastungstunnel (VET), soll dringend benötigte Kapazitäten im Verkehrsknoten Hamburg schaffen. Wird der S-Bahn-Verkehr in den neuen Tunnel verlegt, kann die oberirdische Verbindungsbahn viergleisig für den Regional- und Fernverkehr ausgebaut werden⁸. Es wird mit Erstellungskosten von mindestens 3 Milliarden Euro gerechnet⁹.

Zu 8.: Alternativ zum VET schlagen unabhängige Verkehrsplaner die Errichtung eines komplett neuen Hamburger Hauptbahnhofs am Berliner Tor vor¹⁰. Auch dieses bedürfte eine zusätzlichen Milliardeninvestition.

Zu 9.: Mit der Unterrichtung durch die Bundesregierung Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover – Hamburg auf Bundestags-Drucksache 21/3150) vom 4. Dezember 2025 wurde eine Vorzugsvariante für die Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Hannover – Hamburg festgelegt mit folgenden verkehrlichen Zielen: Schaffung zusätzlicher Kapazitäten, insbesondere für den Seehafenhinterlandverkehr, sowie, unter Berücksichtigung der Angebotskonzepte des Zielfahrplans Deutschlandtakt, Fahrzeitverkürzungen im Fern- und Nahverkehr, eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit zur Erfüllung der Fahrzeitanforderungen des Deutschlandtaktes (59 Minuten ohne Halt in Hamburg-Harburg und damit Verkürzung um 18 Minuten) und Auflösung des bestehenden verkehrlichen Engpasses auf der Bestandstrecke (Überlasteter Schienenweg Uelzen – Stelle)¹¹.

Eine konsequente Entmischung schneller und langsamer Verkehre ist nicht möglich, weshalb auch die Neubauschnitte güterzugtauglich und mit einer ausreichenden Anzahl an Überholgleisen zu errichten sind, stellt das Eisenbahnbundesamt in seinem Prüfbericht zur parlamentarischen Befassung vom 18. November 2025 fest.

Vorgesehen ist der zweigleisige Neubau zwischen Hannover-Vinnhorst und Hamburg-Meckelfeld mit einer Streckenlänge von 109 km. Bei einer Entwurfsgeschwindigkeit von $V_{max}=300$ Km/h könnte die angestrebte Fahrzeit zwischen Hannover und Hamburg statt der vorgesehenen 0:59h nach Einschätzung der antragstellenden Fraktion

² <https://www.wirtschaftsdienst.eu/inhalt/jahr/2014/heft/5/beitrag/verkehrsinfrastruktur-voraussetzung-fuer-wachstum.html>

³ <https://www.promobilitaet.de/positionen/erhaltundausbau>

⁴ https://www.wahlen-hamburg.de/Hamburger_Zukunftsentscheid_2025/

⁵ Drucksache 21/3054

⁶ Drucksache 21/3493

⁷ <https://www.autobahn.de/planen-bauen/projekt/a20-neubau-1>

⁸ <https://www.mehr-bahn-fuer-hamburg.de/die-projekte/verbindungsbahtentlastungstunnel.html>

⁹ <https://taz.de/Neuer-S-Bahn-Tunnel-fuer-Hamburg/!5968144/>

¹⁰ <https://www.schiene-plus.hamburg/der-neue-hauptbahnhof/das-herzstueck/#standort>

¹¹ <https://dserver.bundestag.de/btd/21/031/2103150.pdf>

auf rd. 0:45h reduziert werden. Die seitens der DB AG vorgestellte Planung entspricht nicht dem internationalen Stand der Technik.

Eine Realisierung der NBS auch als Schienengüterverkehrsstrecke – anstatt einer nur für den Schienenhochgeschwindigkeitsverkehr zu nutzenden Strecke - verteuert das Projekt bei der Errichtung und insbesondere bei der Instandhaltung unnötig.

Zu 10.: Ein Ausbau der Bestandsstrecke 1710 zwischen Hannover und Celle ist nicht vorgesehen. Folglich müssen die derzeitigen Schienenverkehre sowie die zusätzlichen aufgenommen werden. Es wird eine Überlastung dieses Streckenabschnitts befürchtet.

Zu 11.: Der Flughafen Hannover-Langenhagen (HAJ) besitzt drei Landebahnen. Die Terminal-Kapazität wird derzeit zu nur etwa 50% ausgefüllt. Da eine Erweiterung des Airport-Hamburg -Helmuth-Schmidt aufgrund seiner innerstädtischen Lage nicht erweiterungsfähig erscheint, bietet sich eine intermodale Anbindung des Flughafens Hannover-Langenhagen an das Schienenfernverkehrsnetz an.

Zu 12.: Eine Magnetschwebbahntrasse Hamburg-Innenstadt nach Hannover Innenstadt parallel zur Autobahn A7 wäre in etwa 150km lang. Die Distanz könnte in 20-25 Minuten überwunden werden. Eine Realisierung könnte nach Schätzung der Antragsteller für rd. 4,6 Mrd. Euro realisiert werden. Das sind rund 4 Mrd. Euro weniger als die Kostenschätzung für die projektierte NBS in der Unterrichtung auf Drucksache 21/3150. Der Energieverbrauch liegt bei seitens der Antragssteller geschätzten 40% unter denen eines Schienen-Hochgeschwindigkeitszugs. Die Produktionskosten samt Instandhaltungsaufwand für den Fahrweg betragen rund 50% des Aufwands für Schienen-Hochgeschwindigkeitszug. Näheres kann nur ein Machbarkeitsstudie aufzeigen.

Die Bundesregierung wird deshalb aufgefordert, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben. Mit einer alternativen Magnetschwebbahn kann ebenso auf einen Ausbau bzw. Neubau des Hamburger Hauptbahnhofs wie auch auf die VET verzichtet werden. Eine nordseitige Weiterführung nach Kiel über den Airport Hamburg parallel zu A7 und A 215 (rd. 90 km) könnte den Airport-Hamburg Helmut Schmidt von Kiel in 15-20 Min. erreichen. In weiteren 5 Minuten das Hamburger Zentrum. Insgesamt würde die Reisezeit von Kiel nach Hamburg auf unter 30 Minuten absenkbar. Die gegenwärtige Fahrzeit im DB-Fernverkehr beträgt über 1 Stunde.

Perspektivisch kann eine Verlängerung von Hannover über Bielefeld und Dortmund nach Köln projektiert werden.

Zu II.: Diese ergeben sich aus den Begründungen zu I.