

Entschließungsantrag

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, Martinichert, Dr. Michael Espendiller, Alexander Arpaschi, Adam Balten, Dr. Christoph Birghan, Joachim Bloch, Dr. Michael Bloss, Erhard Brucker, Thomas Dietz, Dr. Ingo Hahn, Kurt Kleinschmidt, Heinrich Koch, Achim Köhler, Reinhard Mixl, Arne Raue, Georg Schroeter, Thomas Stephan, Bastian Treuheit, Martina Uhr, Jörg Zirwes und der Fraktion der AfD

**zu der Beratung der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksachen 21/3150, 21/3687 Nr. 2, 21/8445 –**

Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover – Hamburg

Der Bundestag wolle beschließen:

- I. In Kenntnis der Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 21/3150 stellt der Deutsche Bundestag fest:
 1. der Bundestag lehnt das Ergebnis der Vorplanung ab;
 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 rund 23 Prozent 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 Verkehrsknoten 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; dies lässt negative Auswirkungen auf die Entwicklung des Seehafenhinterlandverkehrs erwarten;
 6. ein möglicher Einbruch der Trassennachfrage für Schienengüterverkehre infolge eines Rückgangs des Gütereinzelwagenverkehrs, der politisch erzeugte Deindustrialisierung und die Schrumpfung der Wirtschaft („Degrowth“) erfordern 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 km – erfordert zusätzlich eine Kapazitätssteigerung des Hamburger Hauptbahnhofs durch den projektierten Verbindungsbahn-Entlastungstunnel (VET) oder einen kompletten Bahnhoofsneubau, eine Entscheidung für eine NBS kann deshalb nur in einem Zusammenhang damit getroffen werden;
 8. sowohl das Projekt eines Verbindungsbahn-Entlastungstunnels in Hamburg 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 Neubaustrecke;
 10. durch die Einfädelung 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. das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Aus- und Neubaustrecke ist nur unter Einbeziehung des Schienengüterverkehrs (SGV) volkswirtschaftlich sinnvoll, die Führung des Güterverkehrs über die NBS bringt erhebliche zusätzliche Lärmbelastungen für die betroffenen Menschen;
 12. 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).
- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung 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 (Drucksache 21/3150) vorliegt, ist zu beenden.

Berlin, den 6. Oktober 2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion