

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT**

Abgeordnete Hillgriet Eilers und Jörg Bode (FDP)

Welche Auswirkungen hat der europäische „Grüne Deal“ auf das Transport- und Logistikgewerbe und den niedersächsischen Logistik- und Verkehrsraum bis 2030 sowie bis 2050?

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers und Jörg Bode (FDP) an die Landesregierung, eingegangen am 02.03.2020

Niedersachsen ist mit seinen Wasserstraßen und Häfen, Eisenbahnverbindungen, Güterverkehrszentren und Intermodal Terminals sowie den zahlreichen Bundesfernstraßen Transit- und Logistikstandort in der Mitte Europas. Viele Korridore des TEN-Verkehrsnetzes gehen durch Niedersachsen und verbinden Niedersachsen mit Europa. Laut dem MW haben rund 260 000 Beschäftigte in der niedersächsischen Logistikbranche einen Arbeitsplatz und erzielen „etwa 200 Milliarden Euro Umsatz“ (<https://www.nds.de/de/branchen/mobilitaet/logistik>). Die Logistikindustrie hat ihre Schwerpunkte auf die Automobil-, Lebensmittel-, Projekt- und Gesundheitslogistik sowie die Grüne Logistik gelegt. Die erforderlichen Verkehrsinfrastrukturen werden sowohl nach den Vorgaben und Arbeitsplänen der Europäischen Kommission als auch nach den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans, bis 2030 ausgebaut.

Die Europäische Kommission hat Ende 2019 den europäischen „Grünen Deal“ (COM (2019) 640 final) vorgestellt. Im „Grünen Deal“ wird von der Umgestaltung der Wirtschaft und Gesellschaft gesprochen und erklärt, dass hierbei die Industrie und die Arbeitnehmer „vor den größten Herausforderungen stehen werden“ (https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/european-green-deal-communication_de.pdf). Die Europäische Kommission sieht hierbei die EU als weltweiten Vorreiter und formuliert für den Bereich Mobilität eine rasche Umstellung auf eine nachhaltige und intelligente Mobilität. Die Europäische Kommission beabsichtigt eine Stärkung des multimodalen Verkehrs und eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 90 % sowie das Erreichen der Treibhausgasneutralität bis 2050 (<https://transport-online.de/news/green-deal-europa-setzt-auf-ambitionierten-klimaschutz-25849.html>). Der europäische Hafenverband (EFIP) hält den „Grünen Deal“ derzeit nicht für ausreichend, um eine Dekarbonisierung des europäischen Verkehrs zu erreichen, und hat im Februar 2020 ergänzende Maßnahmen vorgeschlagen. Hierbei sind die thematisierten Punkte Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger (Binnenschifffahrt und Schiene), Vervollständigung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) und das Erfordernis einer klaren und langfristigen Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität, die einen technologieoffenen Fahrplan vorgibt, dem der gesamte Logistiksektor folgen kann.

1. Wie beurteilt die Landesregierung in einer ersten Einschätzung den europäischen „Grünen Deal“ der Europäischen Kommission mit Bezug auf die Auswirkungen auf das Transport- und Logistikgewerbe?
2. Welche Veränderungen und Anpassungen werden zur Einhaltung der Ziele und des Fahrplans (Anhang zu COM (2019) 640 final) des europäischen „Grünen Deal“ im Bereich des niedersächsischen Transport- und Logistikgewerbes in den kommenden Jahren erforderlich sein bzw. werden?
3. Inwieweit steht die Landesregierung mit der EU-Kommission und mit dem Transport- und Logistikgewerbe im Austausch, und welche begleitenden Gespräche und Maßnahmen sind in der Zukunft geplant oder beabsichtigt?
4. Wie wird sich der Güterverkehr gemäß der Verkehrsverflechtungsprognose 2030, unter Berücksichtigung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße, in den kommenden zehn Jahren entwickeln (bitte nach Verkehrsträger getrennt auführen)?

5. Unter der Annahme eines steigenden Gütertransportaufkommens in den kommenden zehn Jahren: Wie wird sich die Verkehrsbelastung auf den niedersächsischen Straßen entwickeln?
6. Inwieweit kann der europäische „Grüne Deal“ Arbeitsplätze im niedersächsischen Transport- und Logistikgewerbe schaffen oder gefährden?
7. Wird sich das Transport- und Logistikgewerbe anpassen oder verändern müssen, um den Anforderungen des „Grünen Deals“ zu entsprechen und wenn ja, wie?
8. Müssen Infrastrukturen angepasst oder ausgebaut werden, damit die Ziele und der Fahrplan des „Grünen Deals“ bis 2030 und 2050 erreicht werden können und wenn ja, welche sind dies und wie müssen sie angepasst oder ausgebaut werden?
9. Welche Rolle wird eine moderne Breitband- und Mobilfunkversorgung für die Erreichung der Ziele des „Grünen Deals“ übernehmen?
10. Werden sich die niedersächsischen See- und Binnenhäfen, z.B. in der Ausstattung und im Angebot, für die Erreichung der Ziele des „Grünen Deals“ bis 2030 anpassen oder verändern müssen und wenn ja, wie?
11. Müssen Wasserstraßen (See- und Binnenwasserstraßen) in Niedersachsen für die Erreichung der Ziele des „Grünen Deals“ bis 2030 um- und ausgebaut werden und wenn ja, welche Wasserstraßen (See- und Binnenwasserstraßen) müssen in welcher Form um- oder ausgebaut werden?
12. Ist der Ausbau der Straßeninfrastruktur zur Erreichung der Vorgaben des TEN-V-Netzes erforderlich und ggf. sinnvoll? Bitte mit Begründung.
13. Inwieweit sind die Vorgaben und Vorstellungen des TEN-Kernetzes und des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit dem „Grünen Deal“ der Europäischen Kommission kompatibel, und in welchen Bereichen sind welche Anpassungen/Veränderungen erforderlich?
14. Wie beurteilt die Landesregierung die Aussage „Der europäische Grüne Deal ist unsere neue Wachstumsstrategie - für ein Wachstum, das uns mehr bringt als es uns kostet“ (<https://transport-online.de/news/green-deal-europa-setzt-auf-ambitionierten-klimaschutz-25849.html>) von der Präsidentin der Europäischen Kommission, Frau Dr. von der Leyen?
15. Wie wird die Landesregierung den Transformationsprozess, der mit dem „Grünen Deal“ verbunden sein wird, im Verkehrssektor erfolgs- und zeitorientiert umsetzen?
16. Gibt es einen belastbaren Maßnahmen- und Zeitplan oder Vorstellungen der Landesregierung für den Übergang des Güterverkehrs in das Zeitalter des „Grünen Deals“, bzw. wird es einen solchen Plan zeitnah und in Abstimmung mit der EU-Kommission und der Bundesregierung geben?
17. Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass das Transport- und Logistikgewerbe die Dekarbonisierung der verschiedenen Verkehrsträger nicht ohne eine klare und langfristige Strategie schaffen wird?
18. Ist mit einer klaren und langfristigen Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität von Waren und Gütern zu rechnen und wenn ja, wann und wie wird das der Fall sein?
19. Was wird diese Strategie für eine zukunftsfähige, nachhaltige, klimaneutrale und intelligente Mobilität von Waren und Gütern enthalten bzw. umfassen?

(Verteilt am 05.03.2020)