

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers und Jörg Bode (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

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), eingegangen am 02.03.2020 - Drs. 18/6012
an die Staatskanzlei übersandt am 05.03.2020

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 09.04.2020

Vorbemerkung der Abgeordneten

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), Vollendung des Trans-europäischen 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.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die im Dezember 2019 von der Europäischen Kommission veröffentlichte Mitteilung „Grüner Deal“ soll dazu beitragen, bis 2050 Netto-Null-Treibhausgasemissionen zu erreichen. Besonders wichtig ist für diese angestrebte Klimaneutralität eine Senkung der verkehrsbedingten Emissionen. Alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Luft- und Schifffahrt) werden zu dieser Verringerung beitragen müssen.

Der Europäische „Grüne Deal“ ist ein Konzept, mit dem die Klima- und Umweltziele der EU erreicht werden sollen. Die bisherigen Aktivitäten auf Basis des Weißbuchs Verkehr von 2011, die bereits zu erheblichen CO₂-Einsparungen geführt haben, werden weiterentwickelt. Die Herausforderung im Verkehr liegt darin, dass erfolgreiche Maßnahmen zwar zur Senkung der spezifischen CO₂-Emissionen beigetragen haben, aber dieser Effekt durch Mehrverkehr kompensiert wurde. Insofern sind weitergehende Ansätze erforderlich, u. a. soll mehr Güterverkehr auf die Schiene und Binnenwasserstraßen verlagert werden. Konkretisierungen für das Ziel „Nachhaltige und Intelligente Mobilität“ werden noch erarbeitet und sollen auch einen Beitrag leisten. Ein weiteres Handlungsfeld liegt in der Bepreisung von fossilen Brennstoffen. Ebenso wird die Kommission vorschlagen, den europäischen Emissionshandel auf den Seeverkehr auszuweiten und den Luftfahrtunternehmen im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems weniger Zertifikate kostenlos zuzuteilen. Parallel zu einer neuen Preisgestaltung im Verkehr möchte die EU die Produktion und Verbreitung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe vorantreiben. Weitere Ansätze zur beschleunigten Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge und Schiffe sollen folgen.

Der Europäische „Grüne Deal“ ist somit - ebenso wie das Ziel einer „Nachhaltigen und Intelligenten Mobilität“ - ein politisches Konzept, das zur Umsetzung der konkreten Maßnahmen einen Fahrplan enthält. Am 4. März 2020 hat die EU-Kommission mit dem Klimagesetz einen legislativen Rahmen für die Verwirklichung der Klimaneutralität vorgelegt. Weitere legislative Umsetzungsvorschläge sind noch offen. So sind Vorschläge zur Erhöhung der Kapazitäten im Schienennetz und auf den Binnenwasserstraßen bis 2021 zu erwarten. Auch wird erwogen, die Förderrichtlinie für den Kombinierten Verkehr zu überarbeiten.

Vor diesem Hintergrund sind Auswirkungen auf das Transport- und Logistikgewerbe, den niedersächsischen Logistik- und Verkehrsraum bis 2030 bzw. bis 2050 sowie auf die Infrastrukturentwicklung bis 2050 nicht ableitbar. Zugleich tragen bereits verschiedene Ansätze der Landesregierung zur Steigerung der Nachhaltigkeit von Güterverkehr und Logistik und zu einer höheren Effizienz der Verkehrsinfrastruktur bei, beispielsweise der Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie weitere Innovationsprogramme, aber auch Aktivitäten für das Testfeld Niedersachsen. Die im „Grünen Deal“ geforderte Ankurbelung des multimodalen Verkehrs und damit die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und auf die Binnenwasserstraße ist bereits Ziel der niedersächsischen Verkehrspolitik und auch mit einem erfolgreichen Förderprogramm unterfüttert.

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?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

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?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

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?

Die Landesregierung steht mit der EU-Kommission im Austausch. Dieser erfolgt sowohl anlassbezogen bei einzelnen Anliegen (z. B. Einführung Abbiegeassistenten für mehr Sicherheit) als auch allgemein in Form von Veranstaltungen in Brüssel, Berlin und Niedersachsen. Mit dem Transport- und Logistikgewerbe gibt es zu diesem Themenbereich auf vielfältige Weise einen Austausch, der auch künftig fortgeführt wird.

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 aufführen)?

Der Güterverkehr in Deutschland wird sich gemäß Verkehrsprognose 2030 wie folgt entwickeln:

- Straße: 607 Milliarden tkm (Tonnenkilometer),
- Schiene: 154 Milliarden tkm,
- Binnenwasserstraße: 77 Milliarden tkm.

5. Unter der Annahme eines steigenden Gütertransportaufkommens in den kommenden zehn Jahren: Wie wird sich die Verkehrsbelastung auf den niedersächsischen Straßen entwickeln?

Auf der Grundlage einer Modellrechnung geht die Landesregierung unter Berücksichtigung der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 von einer Steigerung des werktäglichen Straßengüterverkehrs von rund 20 % zwischen 2020 und 2030 auf den niedersächsischen Bundesautobahnen und -straßen sowie den Landes- und Kreisstraßen aus.

6. Inwieweit kann der europäische „Grüne Deal“ Arbeitsplätze im niedersächsischen Transport- und Logistikgewerbe schaffen oder gefährden?

Da der Europäische „Grüne Deal“ bislang ein politisches Konzept ist, dessen legislative Umsetzung noch offen ist, und auch viele Maßnahmen noch nicht entwickelt oder benannt sind, können Auswirkungen auf Arbeitsplätze im Transport- und Logistikgewerbe nicht abgeleitet werden.

7. Wird sich das Transport- und Logistikgewerbe anpassen oder verändern müssen, um den Anforderungen des „Grünen Deals“ zu entsprechen und wenn ja, wie?

Die Notwendigkeit zur Anpassung des Transport- und Logistikgewerbes an neue umweltbezogene Herausforderungen ist schon heute eine permanente Aufgabe. Sie bezieht sich beispielsweise auf die Verringerung der Emissionen, den Einsatz erneuerbarer Energien, die effektive Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur. Außerdem erfordert die Entwicklung des Arbeitsmarktes Anpassungen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

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?

Das Jahr 2030 ist der Horizont der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung (BVWP). Mit der Umsetzung der Vorhaben könnte die prognostizierte Verkehrsleistung umgesetzt werden, und es wäre ein deutlicher Anstieg im Schienengüterverkehr erreichbar. Daher kommt es nun darauf an, die geplanten BVWP-Projekte zügig umzusetzen und nicht durch neue Zielstellungen in der Umsetzung zu belasten. Für das Jahr 2050 ist der Bundesverkehrsplan dann fortzuschreiben.

9. Welche Rolle wird eine moderne Breitband- und Mobilfunkversorgung für die Erreichung der Ziele des „Grünen Deals“ übernehmen?

Niedersachsen investiert in einer beispiellosen Ausbauoffensive in die digitale Infrastruktur. Das Ziel ist eine vollständige Versorgung aller Haushalte bis 2025 mit gigabitfähigen Anschlüssen. Die Gewerbegebiete werden bis 2021 gigabitfähig ebenso versorgt wie die niedersächsischen Seehäfen. Grundlage für eine gute Mobilfunkversorgung ist eine flächendeckende Glasfaserinfrastruktur. Der-

zeit wird an einer flächendeckenden 4G- bzw. LTE-Versorgung gearbeitet. Damit bietet die Landesregierung eine sehr gute Voraussetzung für eine nachhaltige und intelligente Mobilität, die ergänzend zum Ziel des Europäischen „Grünen Deals“ noch veröffentlicht werden wird.

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?

Da der Europäische „Grüne Deal“ bislang ein politisches Konzept ist, dessen legislative Umsetzung noch nicht hinreichend konkretisiert ist, können Auswirkungen auf die See- und Binnenhäfen, die über die ohnehin angestrebten Entwicklungen hinausgehen, nicht abgeleitet werden.

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?

Der BVWP, der auf das Prognosejahr 2030 ausgelegt ist, enthält folgende Wasserstraßenprojekte des Vordringlichen Bedarfs in Niedersachsen:

- Vertiefung der Außenems,
- Anpassung der Dortmund-Ems-Kanal-Nordstrecke,
- Ausbau des Küstenkanals,
- Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterweser,
- vorgezogener Ersatzneubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck,
- Ausbau der Stichkanäle Salzgitter und Hildesheim.

12. Ist der Ausbau der Straßeninfrastruktur zur Erreichung der Vorgaben des TEN-V-Netzes erforderlich und gegebenenfalls sinnvoll? Bitte mit Begründung.

Die Gestaltung der Bundesfernstraßen über die Bundesverkehrswegeplanung entspricht den Zielen des TEN-Verkehr. Mit der Umsetzung der BVWP-Projekte werden diese Ziele erreicht.

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?

Da der Europäische „Grüne Deal“ bislang ein politisches Konzept ist, dessen legislative Umsetzung noch nicht hinreichend konkretisiert ist, gibt es keinen Anlass, aus diesem Grund das TEN-Kernetz oder den BVWP 2030 infrage zu stellen.

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?

Die Aussage kann sich bewahrheiten, wenn es der Kommission gelingt, klare, allgemein akzeptierte und verlässliche Leitlinien für die Wirtschaft zu setzen, und die entsprechenden Wettbewerbsbedingungen europaweit, möglichst weltweit, umgesetzt werden.

15. Wie wird die Landesregierung den Transformationsprozess, der mit dem „Grünen Deal“ verbunden sein wird, im Verkehrssektor erfolgs- und zeitorientiert umsetzen?

Es wird auf den letzten Absatz der Vorbemerkung verwiesen.

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?

Die Landesregierung wird die bereits eingeleiteten Maßnahmen stetig fortsetzen und den sich ändernden Rahmenbedingungen anpassen. Aufgrund der sich stetig ändernden Gesamtsituation ist die Aufstellung eines belastbaren weiteren Zeitplans nicht möglich.

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?

Ja.

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 enthalten bzw. umfassen?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund des Sachzusammenhanges zusammen beantwortet.

Im Anhang zur Mitteilung über den „Grünen Deal“ hat die EU-Kommission folgende Maßnahmen angekündigt, um eine nachhaltige und intelligente Mobilität zu erreichen:

- Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen zur Unterstützung der Einrichtung öffentlicher Ladestationen und Tankstellen als Teil der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe,
- Prüfung legislativer Optionen, um die Produktion und Bereitstellung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe für die verschiedenen Verkehrsträger zu fördern,
- überarbeiteter Vorschlag für eine Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr,
- Überprüfung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und der Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz,
- Initiativen zur Erhöhung und besseren Verwaltung der Kapazitäten des Schienenverkehrs und der Binnenwasserstraßen,
- Vorschlag für strengere Grenzwerte für Luftschadstoffemissionen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor.

Vor dem Hintergrund dieser Ankündigung ist nicht absehbar, wann und wie eine Umsetzung erfolgt und welche Strategien sich daraus ableiten lassen werden.