



ERGEBNISPROTOKOLL
- ABGESTIMMTE FASSUNG -

Arbeitsgruppe 4 Verkehr

1. Sitzung am 12.09.2012

Düsseldorf, 15. Oktober 2012

1. Sitzung der Arbeitsgruppe 4 Verkehr

Sitzungsort: MKULNV

Ablauf der Sitzung

10:00 Uhr	TOP 1 – Begrüßung
10:10 Uhr	TOP 2 – Einführung
10:20 Uhr	TOP 3 – Vorstellungsrunde
10:50 Uhr	TOP 4 – Rahmen des Klimaschutzplans, Vorstellung Beteiligungsprozess und Rolle der Gremien
11:20 Uhr	TOP 5 – Zusammenarbeit in der AG
11:30 Uhr	TOP 6 – Vorgehensweise bei der Erarbeitung des Klimaschutzplans und methodische Grundlagen, Themen und Handlungsfelder
13.00 Uhr	<i>Mittagsimbiss</i>
13:30 Uhr	TOP 7 – Diskussion entlang der Handlungsfelder
16:15 Uhr	TOP 8 – Zusammenfassung und weiteres Vorgehen
16:50 Uhr	TOP 9 – Verabschiedung

Abbildung 1: Ablauf der Sitzung

TOP 1+2 Begrüßung und Einführung durch das MKLUNV

Das MKLUNV betont bei seiner Begrüßung, dass der Klimaschutzplan in einem Beteiligungsverfahren erarbeitet werden soll. Das ist ein Novum für ein solches Vorhaben. Deshalb bittet MKULNV alle Anwesenden, den Prozess mit ihrem Wissen und ihrer Erfahrung zu unterstützen. Ferner sollen die vielen guten, bereits in Angriff genommenen Aktivitäten aus dem Bereich Mobilität in den Prozess einfließen. Die Inhalte sind in den Folien 3 bis 7 im Anhang zu finden.

TOP 3 Vorstellungsrunde

Unter TOP 3 stellen sich die Mitglieder der AG kurz vor und ergänzen den folgenden Satz: „Für mich ist der Beteiligungsprozess zum Klimaschutzplan ein Erfolg, wenn...“

- § ... man einen großen Konsens in der Runde erreicht
- § ... wir zu guten und - vor allem - tragfähigen Ergebnissen kommen
- § ... ich weiß, welche Rolle Innovation in einem zukünftigen Mobilitätsprozess spielt

- § ... es zu realistischen Handlungsempfehlungen kommt
- § ... interessante Handlungsfelder aufgezeigt werden
- § ... alle Beteiligten sagen: „Wir haben ausgetretene Pfade verlassen.“
- § ... alle beteiligten Gruppen am Ende das Ergebnis mittragen können
- § ... wir gemeinsam realistische Ziele definieren, um unser Vorhaben umsetzen zu können
- § ... wir Handlungsfelder und Ziele definieren können, die auch von den Verbrauchern mitgegangen werden
- § ... wir unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Interessen und ideologiefrei tragfähige und realistische Ergebnisse entwickeln
- § ... wir eine ehrliche Diskussion führen und Maßnahmen finden, die gesamtwirtschaftlich verträglich sind
- § ... ich die Sichtweise eines logistikaktiven Unternehmens einbringen und Impulse für mein eigenes Unternehmen mitnehmen kann
- § ... wir auf die Aspekte der Mobilitätsnachfrage (und nicht das Angebot) eingehen
- § ... wir am Ende des Prozesses ein Papier „Entwurf eines Klimaschutzplans: Ziele und Maßnahmen“ haben, von dem die Teilnehmer sagen: „Dahinter kann ich stehen.“
- § ... wir gute Maßnahmen auf ihr CO₂-Minderungspotential hin abklopfen und in die Spur bringen
- § ... am Ende alle das Gefühl haben: „Wir packen es gemeinsam an.“
- § ... Strategien und Maßnahmen erarbeitet sind und die AG-Teilnehmer sagen: „Das Wuppertal Institut hat uns gut dabei unterstützt.“
- § ... der Beteiligungsprozess zu interdisziplinären Arbeitsansätzen führt, die von allen getragen werden und eine hohe Verbindlichkeit haben
- § ... ein weiterer Konsens realistischer Maßnahmen gefunden wird
- § ... wir hier nach spannenden und intensiven Gesprächen weitgehend zu erfolgsversprechenden Ergebnissen kommen
- § ... wenn es darum geht, wie man die Rolle von Bus und Bahn als klimafreundliche Verkehrsträger stärken kann
- § ... stets ausgewogene und sachliche Diskussionen mit Ergebnissen geführt werden
- § ... wir so verantwortungsvoll damit umgehen, dass ich meiner Nichte etwas übergeben kann, aber nicht zu Lasten meiner Kolleg/innen
- § ... wir tatsächlich einen Klimaschutzplan festlegen können, der dann zur Erreichung der Ziele in den Jahren 2020 und 2050 im Nahverkehr führen kann
- § ... wir gemeinsam bis 2025 verbindliche Wege finden, um den Ausstoß von Treibhausgasen im Verkehr zu halbieren
- § ... der Prozess unseren Mitgliedsunternehmen Impulse gibt (z.B. im Bereich ÖPNV und Elektromobilität)
- § ... wir realistische Ziele definieren, die auch zu den Zielen auf anderen Ebenen (z.B. EU) passen und dies auch mit bestehenden Gesetzen in Verbindung bringen
- § ... wir einen Konsens herstellen, die im Fahrradverkehr vorhandenen Potenziale voll zum Vorschein zu bringen

- § ... wir uns auf drei konkrete Maßnahmen verständigen, für die wir festlegen, welches CO₂-Reduzierungspotential daraus resultieren soll
- § ... es ideologiefrei läuft (nicht so viele Lobbypositionen in der Gruppe ausgetauscht werden), wir an konkreten Punkten arbeiten und auch neue Wege entwickeln

TOP 4+5 Rahmen des Klimaschutzplans, Vorstellung Beteiligungsprozess und Rolle der Gremien; Zusammenarbeit in der AG

Inhalt des TOP:

Unter TOP4 wird der Rahmen des Klimaschutzplans (insbesondere die Ableitung aus dem Entwurf des Klimaschutzgesetzes NRW) erläutert, das Dialog- und Beteiligungsverfahren vorgestellt und auf die Rolle der einzelnen Arbeitsgremien eingegangen. Die Inhalte sind in den Folien 12 bis 28 im Anhang zu finden.

Zur Zusammenarbeit in den AGs (TOP 5) läuft derzeit noch eine Abstimmung mit den Mitgliedern des Koordinierungskreises. Das Ergebnis wird den Mitgliedern der Arbeitsgruppen nach Beschlussfassung im Koordinierungskreis übermittelt.

Rückmeldungen

... zum Rahmen des Klimaschutzplans

- § Es wird vorgeschlagen, als Basis für die weitere Diskussion eine Übersicht zu erstellen, die aufzeigt, welche Zuständigkeiten beim Land NRW im Themenfeld Klimaschutz liegen.

... zu den Grundsätze der Zusammenarbeit

- § Grundsätzliche Zustimmung zu den durch die Moderation skizzierten Grundsätzen der Zusammenarbeit.

TOP 6: Vorgehensweise bei der Erarbeitung des Klimaschutzplans und methodische Grundlagen, Themen und Handlungsfelder

Inhalt des TOP:

Das Wuppertal Institut stellt die **methodische Vorgehensweise** vor und erläutert in diesem Zusammenhang auch die **Rolle der Modellierung** sowie den Umgang mit nicht modellierbaren Maßnahmen, die jedoch gleichwertig in den Klimaschutzplan einfließen sollen.

Des Weiteren wird ein Überblick über die **thematische Abgrenzung** der Arbeitsgruppen gegeben und der Umgang mit diesen Überschneidungen im Gesamtprozess thematisiert. Das Wuppertal Institut hat die Überschneidungen im Blick.

Schließlich werden die Potenziale zur Treibhausgasemissionsminderung im Verkehr aufgezeigt und aus diesen mögliche **Handlungsfelder für die Arbeitsgruppe** hergeleitet, in denen eine Treibhausgasemissionsminderung erzielt werden kann.

Die Inhalte sind in den Folien 31 bis 57 im Anhang zu finden.

Diskussionsergebnisse zum fachlichen Vorgehen bei der Erarbeitung des Klimaschutzplans und die Rolle der Modellierung

- § Zielkonflikte im Modell, die aus unterschiedlichen Annahmen und Strategien der verschiedenen AGs resultieren, werden im Koordinierungskreis behandelt und aufgelöst.
- § Die Betrachtung von Wertschöpfungsketten lässt sich in der Modellierung nicht abbilden. Im Koordinierungskreis wurde die Einrichtung einer Unterarbeitsgruppe zu diesem Thema beschlossen.
- § Da Erdöl (wie beispielsweise auch Erdgas) auf unterschiedliche Weise gewonnen werden kann, ist eine verbindliche Aussage zur Menge der verursachten Emissionen nicht möglich. In dem Modell wird daher ein Durchschnittswert genutzt.
- § In die Modellierung soll auch Eingang finden, wo die Planungen des Bundes und NRW übergreifend Berücksichtigung finden.

Verbleib:

- § Das Wuppertal Institut stellt zur nächsten Sitzung eine Beschreibung des Modells (mit Annahmen) bezogen auf den Sektor Verkehr zur Verfügung.

Diskussionsergebnisse zur thematischen Abgrenzung der Arbeitsgruppen

- § Bildung ist als Querschnittsthema in den Handlungsfeldern integriert zu betrachten und wird insbesondere in AG 6 (Private Haushalte) behandelt; die dort erarbeiteten Ergebnisse besitzen Relevanz für alle AGs. Im weiteren Prozess kann jedoch grundsätzlich entschieden werden, das Thema auch in der AG 4 (Verkehr) aufzugreifen.
- § Die Themen Akzeptanz und Nutzerverhalten werden ebenfalls in der AG 6 behandelt. Einige Mitglieder der AG sprechen sich jedoch dafür aus, Nutzerverhalten als eigenes Handlungsfeld oder Querschnittsthema in AG 4 zu ergänzen.
- § Grundsätzlich klären die Mitglieder des Koordinierungskreises den Umgang mit Überschneidungen und möglichen Querschnittsthemen. Um die Informationsflüsse in den einzelnen AGs zusammen zu bringen, hat zudem jedes AG-Mitglied Zugriff auf die Protokolle und Präsentationen aller AGs.
- § Die Diskussion in den AGs erfolgt grundsätzlich außerhalb von Haushaltsrestriktionen, um die Möglichkeiten nicht von vornherein zu beschränken.

Verbleib:

- § Es wird der Arbeitsauftrag erteilt, Überschneidungen zur AG 6 bezüglich der Themen Akzeptanz und Nutzerverhalten zu prüfen. Auf dieser Grundlage ist zu entscheiden, ob Nutzerverhalten als eigenes Handlungsfeld oder Querschnittsthema in AG 4 aufgenommen wird.

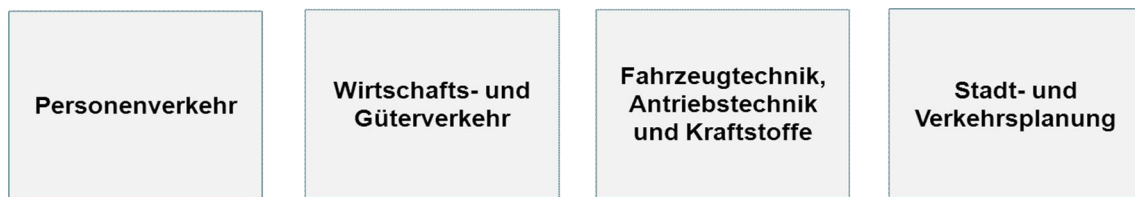
Diskussionsergebnisse zu den Potenzialen für THG-Einsparungen im Verkehr und den abgeleiteten Handlungsfeldern

Abbildung 2: Handlungsfelder der AG 4 Verkehr

- § Die AG-Mitglieder stimmen den vorgeschlagenen Handlungsfeldern als erste Gliederungsebene zu, möchten jedoch weitere Gliederungsaspekte und Perspektiven im Blick behalten, z.B.
- Urbanen Verkehr, interkommunalen Verkehr, Fernverkehr
 - Aufteilung/Systemabgrenzung Städtischer und Ländlicher Raum
 - Nahverkehre bis ca. 8 km und weitere Verkehre bis ca. 16 km (beim Personenverkehr)
 - NMIV (Fuß, Fahrrad) und motorisierten Verkehr
- § Die vier genannten Handlungsfelder werden angenommen. Ob Nutzerverhalten als eigenes Handlungsfeld oder Querschnittsthema aufgenommen wird, ist zu klären (vgl. Verbleib TOP 6)
- § Es wird diskutiert, ob Stadt- und Verkehrsplanung als zwei unterschiedliche Handlungsfelder zu betrachten sind. Die Mitglieder einigen sich darauf, diese Themen vorerst nicht zu trennen; zusätzlich sei das Thema *Raumordnung* mit zu berücksichtigen.
- § Es wird angeregt, Infrastruktur als Handlungsfeld mit aufzunehmen. Das Wuppertal Institut erläutert, dass eine stärkere Differenzierung der Handlungsfelder über die Strategien erfolgt; hier findet das Thema Infrastruktur Berücksichtigung.
- § Es wird die Frage aufgeworfen, ob Fernlogistik und Endverteilung differenziert zu betrachten sind.

Verbleib:

- § Ob Stadt- und Verkehrsplanung getrennt voneinander zu betrachten sind, soll gemeinsam mit der AG Bauen und Wohnen geklärt werden. Mit dieser AG sind auch mögliche Überschneidungen zum Thema Raumordnung abzustimmen.

TOP 7: Handlungsfelder und Strategien

Inhalt des TOP:

In jedem Handlungsfeld werden mögliche Strategien durch das Wuppertal Institut benannt und diskutiert.

Vorstellung und Diskussion möglicher Strategien in den Handlungsfeldern

Handlungsfeld 1: Personenverkehr

Handlungsfeld 1: Personenverkehr

Strategievorschlage:

- 1.1 Verlagerung von Pkw-Verkehren auf SPNV und ÖPNV
- 1.2 Verlagerung von Pkw-Verkehren auf den Rad- und Fußverkehr
- 1.3 Betriebliches / kommunales Mobilitätsmanagement
- 1.4 Optimierung des Verkehrsflusses
- 1.5 Nutzerverhalten

Abbildung 3: Strategien Handlungsfeld 1

- § Die Mitglieder beschließen, Mobilitätsketten als Unterpunkt unter den Strategien 1.1 und 1.2 aufzunehmen.
- § Von einzelnen Mitgliedern wird vorgeschlagen, den Dreiklang „Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr optimieren“ als handlungsleitend zu betrachten. Das Wuppertal Institut erläutert, dass sich dieser Dreiklang in den Strategien wiederfindet.
- § Weitere Punkte, die bei der Ausgestaltung der Strategien und Maßnahmen nach Ansicht einzelner Mitglieder zu berücksichtigen sind:
 - Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch Gestaltung einer Infrastruktur, die sich an den Belangen von Fußgängern und Radfahrern ausrichtet.
 - Mobilitätsketten möglich zu machen
 - Optimierung von Fahrradleihsystemen
 - Straßen sind so zu planen, dass sie für den Fuß und Radverkehr attraktiv sind
 - Impulsstrategien zur Bildung/Aufklärung der Bürger/innen zur Änderung ihres Nutzerverhaltens zu entwickeln

- Angebote (z.B. ÖPNV) attraktiver machen und hierfür konkrete Maßnahmen (z.B. Barrierefreiheit) benennen anstatt eine Zunahme der Nutzung einseitig durch die Verschlechterung der Nutzungsbedingungen für den MIV zu bewirken
- Bereits bestehende Strukturen pflegen, damit Kosten im ÖPNV nicht weiter kontinuierlich ansteigen
- Ausstoß von Schadstoffen im ÖPNV transparent zu machen
- Geschäftsmodelle zu entwickeln und die Regularien des Marktes zugrunde zu legen
- Engpässe im Wegenetz zu beseitigen
- Individuelle Lösungen für die verschiedenen Regionen in NRW zu entwickeln
- Co-Modalität (kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrsträger) zu fördern
- Kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrsmittel über den Einsatz von Handy/Smartphone zu ermöglichen

Verbleib:

- § Bei den Strategien ist jeweils eine Differenzierung in den städtischen und den ländlichen Raum durch das Wuppertal Institut zu prüfen. Eine vertiefende regionale Betrachtung erfolgt in Phase 2 des Prozesses.

Handlungsfeld 2: Wirtschafts- und Güterverkehr

Handlungsfeld 2: Wirtschafts- und Güterverkehr

Strategievorschlage:

- 2.1 Effiziente Gestaltung von Produktions- und Transportketten
- 2.2 Effiziente Nutzung aller Verkehrsträger
- 2.3 Onlinehandel/Expresslieferungen kleinteiliger Sendungen direkt an den Konsumenten
- 2.4 Ertüchtigung der Infrastruktur

Abbildung 4: Strategien Handlungsfeld 2 (in rot: Ergänzung der Teilnehmenden)

- § Die Mitglieder beschließen, die Ertüchtigung der vorhandenen Infrastruktur für die Verkehrsträger des erdgebundenen Wirtschafts- und Güterverkehrs als Strategie in das Handlungsfeld 2 aufzunehmen
- § Weitere Punkte, die bei der Ausgestaltung der Strategien und Maßnahmen nach Ansicht einzelner Mitglieder zu berücksichtigen sind:
- unterschiedliche Verfügbarkeiten (z.B. eine für den Transport geeignete Straße) führen zur Entscheidung für bestimmte Träger

- Hohe Ansprüche der Konsumenten (z.B. frische Ware) und Erreichbarkeit von Supermärkten mit dem Pkw stehen häufig dem Ziel der Minderung des motorisierten Verkehrs in Städten entgegen (z.B. keine Einfahrt mit großen Lkws).
- Entwicklung von Strategien, mit denen ein weiteres Ansteigen des Güterverkehrs sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße zu bewältigen wäre
- „Flüssighalten“ des Verkehrs (z.B. mittels effizienter Ampelschaltung)
- Beim Transitverkehr wäre zu differenzieren, für welche Verkehre welche Zuwächse prognostiziert werden und welche Anteile von welchen Verkehrsträgern voraussichtlich zukünftig erbracht werden
- Da der Güterverkehr laut verschiedener Prognosen insgesamt zunehmen soll, wäre in diesem Fall eine erhebliche Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und das Binnenschiff notwendig. Hierfür müssen alle Verkehrsträger (Schiene, Wasserstraße und auch das Straßennetz) ausgebaut werden. Selbst bei einer Verdoppelung der Kapazitäten könnten die prognostizierten Zuwächse durch Verlagerung auf Schiene und Wasserstraße voraussichtlich allein nicht aufgefangen werden. Land und Bund müssen hierfür die entsprechenden Rahmenbedingungen setzen.
- Hierfür muss die notwendige Infrastruktur zur Verfügung stehen; Land und Bund müssen hierfür die entsprechenden Rahmenbedingungen setzen.

Handlungsfeld 3: Fahrzeugtechnik, Antriebstechnik und Kraftstoffe

Handlungsfeld 3: Fahrzeugtechnik, Antriebstechnik und Kraftstoffe

Strategievorschlage:

- 3.1 Förderung sparsamer Fahrzeuge
- 3.2 Förderung alternativer Antriebe
- 3.3 Förderung alternativer Kraftstoffe

Abbildung 5: Strategien Handlungsfeld 3

- § Die Forschungsförderung in NRW zur Entwicklung entsprechender Technologien wird als Querschnittsthema in allen drei Strategien angemessen berücksichtigt
- § Primär geht es in dem Handlungsfeld um die Ausweitung der Nutzung / des Gebrauchs entsprechender Fahrzeuge (z.B. leichtere, effizientere Fahrzeuge)
- § Weitere Punkte, die bei der Ausgestaltung der Strategien und Maßnahmen nach Ansicht einzelner Mitglieder zu berücksichtigen sind:
 - Zur Strategie „Förderung sparsamer Fahrzeuge“

- § Ausweitung der Nutzung bereits bestehender CO₂-sparender Antriebstechniken, beispielsweise durch die Elektrifizierung von Schienenstrecken, die derzeit noch von Dieselmotoren bedient werden
- § Die Schaffung von Anreizen zur Anschaffung und Nutzung sparsamer Dienstfahrzeuge. Das Wuppertal Institut weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es hier um steuerliche Aspekte geht und es sich daher um ein Thema auf Bundesebene handelt. Ein anderes AG-Mitglied lehnt Maßnahmen bzw. Strategien, die auf die Nutzung fiskalischer Instrumente abzielen, ab.
- § Abgasnachbehandlung ist ein essentielles Forschungsfeld, das es zu vertiefen gilt
- § Förderung der Aerodynamik an Fahrzeugen, da hier ein hohes Potential an Kraftstoffeinsparung vorhanden ist
- § Fahrzeugabmessungen und/oder -gewichte sind als Hebel zur Optimierung der Transporte und Einsparungen von Lkw-Fahrten zu diskutieren. Insgesamt werden neue Fahrzeuge benötigt, wenn man die Ziele erreichen will.
- Zur Strategie „Förderung alternativer Antriebe“
 - § Stärkere Förderung der Elektromobilität in den Ballungsräumen
 - § Wichtig ist vor dem Hintergrund des Klimaschutzes, dass in Fahrzeugen regenerativer Strom genutzt wird
 - § Stadtbahnen können kurzfristig von Seiten der öffentlichen Hand auf Strom aus erneuerbaren Energien umgestellt werden. Um jedoch durch solch eine Maßnahme eine tatsächliche CO₂-Minderung zu erreichen, wäre es Voraussetzung, dass es sich hierbei um zusätzlichen grünen Strom aus Erzeugungsanlagen handelt, die aufgrund der zusätzlichen Nachfrage errichtet worden sind
 - § Elektromobiler Warentransport ist ein interessantes Thema (auch außerhalb der Schiene) (Beispiel: Güterstraßenbahn CargoTram zur Beschickung der Gläsernen Manufaktur (VW), Leipzig)
 - § Elektromobilität hat ein hohes Potenzial für Zweiräder
 - § Der Wettbewerb zwischen Elektromobilität und Wasserstoffmobilität muss aufgelöst werden.
- Zur Strategie „Förderung alternativer Kraftstoffe“
 - § Da die Fläche zum Anbau von Energiefrüchten begrenzt ist, ist folglich auch die Nutzung von Agrokraftstoffen begrenzt.
 - § Das Thema „synthetische Kraftstoffe“ soll ebenfalls verfolgt werden
 - § Entwicklung von LNG (alternativer Kraftstoff in der Schifffahrt) soll verfolgt werden.
 - § Der Bezug zur in NRW bereits vorhandenen und auf Bundesebene derzeit entwickelten Kraftstoffstrategie muss hergestellt werden.

Handlungsfeld 4: Stadt- und Verkehrsplanung

Handlungsfeld 4: Stadt- und Verkehrsplanung

4.1 Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung

Abbildung 6: Strategien Handlungsfeld 4

- § Punkte, die bei der Ausgestaltung der Strategien und Maßnahmen nach Ansicht einzelner Mitglieder zu berücksichtigen sind:
- Hinsichtlich einer möglichen Ausweitung der Verbindlichkeit der Landesplanung ist die kommunale Selbstverwaltung zu berücksichtigen.
 - Die Nachverdichtung von Innenstadtbereichen sollte forciert werden.
 - Denkbar ist die Schaffung weiterer autofreier Wohnquartiere in NRW.
 - Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung werde bereits grundsätzlich umgesetzt – unter Berücksichtigung der unter der Strategie genannten Maßnahmen (mit Ausnahme von Punkt 1) und mit einer Förderung des ÖPNV.
 - Strategien und Maßnahmen im Bereich von Stadt- und Verkehrsplanung, die in der Zuständigkeit des Bundes liegen, können mittels Bundesratsinitiative durch das Land forciert werden.
 - Die Pendlerpauschale wird als nachteilig angesehen, da sie häufig eine Induzierung zusätzlicher i.d.R. motorisierter Verkehre bewirkt.
 - Brachliegende und untergenutzte Flächen sowie Baulücken in bereits bestehenden Siedlungsbereichen sollten genutzt werden, bevor Gebiete in den Außenbereichen der Siedlungsräume neu entwickelt werden.
 - Die Frage nach der Rolle sowie der künftigen Ausgestaltung der Grundsteuer wird aufgeworfen.
 - Der neue Landesentwicklungsplan ist aktuell in der Erarbeitung (dieser soll auch das Anstreben einer integrierte Stadt- und Verkehrsplanung implizieren). Bei den Regionalplänen sei teilweise zu beobachten, dass in der Vergangenheit mehr Flächen ausgewiesen wurden als sich dann tatsächlich als Bedarf (z.B. durch die demografische Entwicklung) gezeigt habe.
 - Die Konkurrenz der Standorte „auf der grünen Wiese“ zu innerstädtischen Zentren ist zu beachten.
 - Kopenhagen wird als gutes Beispiel für eine Stadt angeführt, in der Alternativen zum Auto erfolgreich gefördert wurden und werden. Auch für NRW könnte sich eine Diskussion zur Zukunft der Städte (z.B. im Rahmen des Klimaschutzplans) als interessant erweisen. Erforderliche Voraussetzungen sind z.B. fußgängerfreundliche Straßeninfrastrukturen und funktionale Durchmischung der Stadtteile).

- Der Aspekt Verkehrssicherheit müsse beim Klimaschutz mitberücksichtigt werden.

Verbleib:

- § Der Deutsche Städtetag stellt dem Wuppertal Institut Studien zur Verfügung, die sich mit den Möglichkeiten der Kommunen vor dem bestehenden Rechtsrahmen befassen, verkehrssparende Siedlungsstrukturen zu realisieren.
- § Überschneidungen zur AG Bauen und Wohnen (konkret zum Feld „Energetische Stadt- und Dorfentwicklung/Systemintegration“) sind zu prüfen und von Seiten des Wuppertal Instituts im Blick zu behalten..

Zusammenfassend ergeben sich für die AG Verkehr die nachfolgenden Handlungsfelder und Strategien:

Handlungsfeld	Strategien
Personenverkehr	Verlagerung von Pkw-Verkehr auf SPNV und ÖPNV
	Verlagerung von Pkw-Verkehr auf den Rad- und Fußverkehr
	Betriebliches/kommunales Mobilitätsmanagement
	Optimierung des Verkehrsflusses
	Änderung des Nutzerverhaltens
Wirtschafts- und Güterverkehr	Effiziente Gestaltung von Produktions- und Transportketten
	Effiziente Nutzung aller Verkehrsträger
	Herausforderungen durch Onlinehandel/Expresslieferungen kleinteiliger Sendungen direkt an den Konsumenten bewältigen
	Ertüchtigung der Infrastruktur
Fahrzeugtechnik, Antriebstechnik und Kraftstoffe	Förderung sparsamer Fahrzeuge
	Förderung alternativer Antriebe
	Förderung alternativer Kraftstoffe
Stadt- und Verkehrsplanung	Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung

Tabelle 1: Handlungsfelder und Strategien der AG 4 Verkehr im Überblick

TOP 8 Ausblick / Weiteres Vorgehen / Feedback

Nächster Sitzungstermin: 20. November 2012 (ganztägig)

Die Versendung der Unterlagen erfolgt ca. 2 Wochen vor dem Sitzungstermin.

Dokumentation: Der vorliegende Protokollentwurf dient der Abstimmung mit den beteiligten Akteuren und ist in diesem Sinne vorerst vertraulich zu handhaben. Nach erfolgter Abstimmung (innerhalb 2 Wochen nach Versendung des Entwurfs) wird das Protokoll gemeinsam mit den Präsentationen und der Liste der beteiligten Institutionen und Personen öffentlich gestellt.

Diese und weitere relevante Unterlagen finden Sie zukünftig unter:

<http://www.klimaschutz.nrw.de/klimaschutzplan-im-dialog/>

Ihr Ansprechpartner für zwischenzeitliche Fragen ist:

Kontaktstelle Klimaschutzplan

Tel. : 0211 99330280

E-Mail: klimaschutzplan@mkulnv.nrw.de

Im Vorfeld der Sitzung versendete Unterlagen

- § Mit dem Einladungsschreiben: Beschreibung des Dialog- und Beteiligungsverfahrens
- § Unterlagen zur ersten Sitzung:
 - Tagesordnung
 - Teilnehmerliste
 - Übersicht Themen der Arbeitsgruppen
 - Übersicht Szenario- und Potenzialstudien
 - Hintergrundinformationen Klimawandel und Klimaschutz

Anlagen zum Protokoll

- § Gezeigte Präsentation im Rahmen der 1. Sitzung AG 4 Verkehr
- § Aktualisierte Mitgliederliste (Stand 24.9.): Bitte prüfen Sie die richtige Schreibweise, da diese Liste veröffentlicht werden soll. Rückmeldungen können Sie ebenfalls innerhalb der nächsten beiden Wochen an die Kontaktstelle Klimaschutzplan senden.

Verbleib:

- § Die Bedeutung der Faktenklärung wird betont.
- § Die Teilnehmenden hätten es sinnvoll gefunden, die Folien zu den Handlungsfeldern und Strategien bereits im Vorfeld zur Verfügung zu stellen. Das MKULNV sagt zu, im Vorfeld der nächsten Sitzung relevante inhaltliche Unterlagen zur Vorbereitung der Sitzung rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden.

- § Laufende und bereits abgeschlossene Aktivitäten in NRW zur CO₂-Minderung im Verkehr werden zusammengestellt. Hierzu setzt das Wuppertal Institut seine bereits begonnene Recherche fort, Unterstützend wären hierbei die aus dem Teilnehmerkreis vorgeschlagenen Experteninterviews (siehe „Feedback“). Der Vorschlag wird aufgegriffen.

Feedback

Jedes Mitglied gibt Rückmeldung zur Sitzung. Die Rückmeldungen werden im Folgenden unter drei Aspekten zusammengefasst:

Rückmeldungen zum Diskussionsverlauf

- § Die Diskussion war in Ordnung, etwas ideologisch gefärbt, erste Zwischenergebnisse liegen vor, die hoffentlich in den nächsten Sitzungen konkreter werden
- § Es wurde gewünscht, dass häufiger Fakten in die Diskussion hinein gegeben worden wären, um Statements besser hinterfragen zu können
- § Die Handlungsfelder und Strategien gehen in die richtige Richtung, die Diskussion war vernünftig und zielführend, hätte mir Ideologie schlimmer vorgestellt
- § Mit der Diskussion sehr zufrieden
- § Mit Diskussion und Ergebnissen zufrieden, Ziele der ersten Runde erreicht: Basis für weitere Diskussion gelegt, um zu konkreten Maßnahmen zu kommen
- § In nächsten Sitzungen mehr in die Tiefe gehen
- § Zufrieden mit dem Starttag
- § Gelungene Mischung aus Struktur und Inhalt, gelungene Moderation
- § Sachliche Diskussion aber interessengeleitet, wird noch schwierig alles im Ende auf einen Nenner zu bringen, Struktur der Sitzung und Moderation hier aber hilfreich
- § Diskussion nett, sachlich, aber genannte Argumente heute teilweise nicht vereinbar, es ist zu sehen: Wie weiter?
- § Mit Moderation sehr zufrieden
- § Konfliktlinien liegen in der Luft, die noch nicht ganz ausdiskutiert sind und hoffentlich in den nächsten Sitzungen ausdiskutiert werden

Rückmeldungen zu den Ergebnissen

- § Ich fand es gut, es ging ja heute darum sich kennenzulernen, den Rahmen zu stecken und zu erfahren: wie geht es weiter.
- § Ich bin zufrieden, der Teufel sitzt im Detail
- § Das Ganze so praxisorientiert wie möglich. In den Sektoren muss jeder überlegen: Wo liegen die Minderungspotentiale, wie kriegen wir das Ganze bezahlt und wie umgesetzt?
- § Es mangelt noch an der Tiefe
- § Gutes Rüstzeug für nächste Sitzungen

- § Zufrieden, aber Ergebnisse noch diffus, die verschiedenen genannten Sichtweisen werden hoffentlich noch zusammengeführt
- § Abgeriegeltes Denken nicht gespürt, aber es gibt unterschiedliche Wege und wir werden wohl mit einem „sowohl als auch“ weiterkommen

Anregungen / Wünsche:

- § Ich würde es gut finden, in den nächsten Sitzungen auch mal in Kleingruppen zu arbeiten
- § Unterlagen sollen künftig im Vorfeld zur Verfügung gestellt werden
- § Mit den AG-Mitgliedern sollten Interviews geführt werden, um stärker in die Tiefe zu gehen und das Fachwissen von Experten als fachlichen Input in die AGs einfließen zu lassen
- § Bei konkreteren Themen ist das Zusammenfinden in kleineren Interessengruppen notwendig
- § Laufende Aktivitäten müssen dringend aufgegriffen werden.
- § Freue mich auf aktiveren Part in den nächsten Veranstaltungen
- § Best Practice Beispiele und Konkretisierung müssen in der nächsten Sitzung Themen sein
- § Ausführliche Dokumentation zur Modellierung soll den Teilnehmern zur Verfügung gestellt werden
- § Alle AG-Mitglieder sollten noch mal Materialien und Dokumente aus dem eigenen Haus einspeisen, die dann in den nächsten Sitzungen mitberücksichtigt werden
- § Inwiefern ein Vertreter für den Flugverkehr ein relevanter Akteur in der AG ist, ist noch nicht ganz klar

Anhang

Nr.	Institution	Name
1.	ADAC Nordrhein	Suthold, Dr. Roman
2.	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.	Rommelspacher, Dr. Thomas
3.	Bezirksregierung Köln	Elsiepen, Thorsten
4.	Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) e.V.	Henke, Notburga
5.	Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB)	Spitzer, Erwin
6.	Deutscher Städtetag Hauptgeschäftsstelle Köln	Welge, Axel
7.	Duisburger Hafen AG	Nennhaus, Lars
8.	ee energy engineers GmbH c/o Wissenschaftspark Gelsenkirchen	Ziolek, Andreas
9.	EnergieAgentur.NRW	Schneider, Lothar
10.	Flughafen Köln/Bonn GmbH	Partsch, Martin
11.	Ford-Werke GmbH	Eckner, Martin
12.	IFOK GmbH	Büttner, Dr. Hannah
13.	IFOK GmbH	Vollmer, Anke Simone
14.	Industrie- und Handelskammer Nordrhein-Westfalen	Brendel, Joachim
15.	Landkreistag Nordrhein-Westfalen	Tietz, Uwe
16.	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	Coenen, Christopher
17.	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	Malburg, Ulrich
18.	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen	Dahlen, Dr. Achim
19.	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen	Holl, Carina
20.	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen	Krüger, Dr. Christiane
21.	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen	Ruetz, Gesine

Nr.	Institution	Name
22.	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen	Termath, Dr. Sylke
23.	Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes Nordrhein-Westfalen	Bauerdick, Dr. Johannes
24.	Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes Nordrhein-Westfalen	Stoschek, Dr. Barbara
25.	PRO BAHN NRW e.V.	Bienick, Michael
26.	Rewe-Zentral AG	Rothländer, Dr. Marc
27.	Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen	Schulz, Hartmut
28.	Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen	Gerbrand, Horst-Heinrich
29.	Trianel GmbH	Woste, Manuel
30.	VCD Landesverband NRW e.V.	Werner, Patrik
31.	ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft Landesbezirk Nordrhein-Westfalen	Neufeld, Thorsten
32.	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)	Bahrenberg, Stefan
33.	Verband kommunaler Unternehmen e. V. (VKU)	Humpert, Christoph
34.	Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. (VVWL)	Althaus, Benedikt
35.	Verbraucherzentrale NRW e. V.	Schell, Ulrike
36.	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR)	Hornig, Ulrich
37.	Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH	Hillebrand, Philipp
38.	Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH	Jansen, Ulrich
39.	Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH	Zeiss, Christoph