



ERGEBNISPROTOKOLL
- ABGESTIMMTE FASSUNG -

Arbeitsgruppe 4 Verkehr

2. Sitzung am 20.11.2012

Inhalt

2. Sitzung der Arbeitsgruppe 4 Verkehr	2
Ablauf der Sitzung	2
Ergebnisse	2
TOP 1 Begrüßung durch Herrn Malburg, MBWSV und Frau Dr. Termath, MKULNV	2
TOP 2 Einführung durch Frau Dr. Büttner, IFOK GmbH.....	3
TOP 3 Bericht aus den anderen AGs durch Herrn Dr. Dahlen, MKULNV	3
TOP 4 Klimaschutzstrategien der AG 4: Beschreibung, Ziele und Priorisierung, Herr Jansen, Wuppertal Institut.....	4
TOP 5 Maßnahmenvorschläge: Sammlung, Diskussion und Vertiefung	12
TOP 6 Grußwort Gunther Adler, Staatssekretär MBWSV	15
TOP 7 Zusammenfassung und Ausblick durch Frau Dr. Büttner, IFOK GmbH.....	15
Feedback.....	16
TOP 8 Verabschiedung durch Frau Dr. Krüger.....	17
Weitere Hinweise.....	17
Im Vorfeld der Sitzung bereitgestellte Unterlagen.....	17
Anlagen zum Protokoll.....	18
1. Teilnehmerliste	
2. Gezeigte Präsentation im Rahmen der 2. Sitzung AG 4 (separate Datei)	
3. Ergebnisse der Kleingruppen	

2. Sitzung der Arbeitsgruppe 4 Verkehr

Sitzungsort: MBWSV

Moderation: Dr. Hannah Büttner, IFOK

Ablauf der Sitzung

10:00 Uhr	TOP 1 – Begrüßung
10:05 Uhr	TOP 2 – Einführung
10:15 Uhr	TOP 3 – Bericht aus den anderen Arbeitsgruppen
10:30 Uhr	TOP 4 – Strategien: Beschreibung, Ziele und Prioritäten
12:00 Uhr	<i>Mittagsimbiss</i>
12:45 Uhr	Fortsetzung TOP 4
13:30 Uhr	TOP 5 – Maßnahmenvorschläge: Sammlung, Diskussion und Vertiefung
13:45 Uhr	Kleingruppenarbeit zu TOP 5
ca. 15.20	TOP 6 – Grußwort
15:30 Uhr	Fortsetzung TOP 5 – Austausch über die Ergebnisse der Kleingruppen
16:15 Uhr	TOP 7 – Zusammenfassung und Ausblick
16:50 Uhr	TOP 8 – Verabschiedung

Abbildung 1: Ablauf der Sitzung (angepasst an den Sitzungsverlauf)

Ergebnisse

TOP 1 Begrüßung durch Herrn Malburg, MBWSV und Frau Dr. Termath, MKULNV

Inhalt des TOP:

Herr Malburg begrüßt die AG-Mitglieder von Seiten des MBWSV und kündigt den Besuch von Staatssekretär Gunther Adler am Nachmittag an. Der Besuch mache deutlich, dass der Klimaschutzplan Anliegen der gesamten Landesregierung ist und vom MBWSV ganz wesentlich mitgestaltet wird. Bei unterschiedlichen Positionen müsse man sich aufeinander zu bewegen, um Ergebnisse erzielen zu können.

Frau Dr. Termath heißt die Teilnehmenden von Seiten des Fachteams willkommen.

TOP 2 Einführung durch Frau Dr. Büttner, IFOK GmbH

Inhalt des TOP:

- Kurze Vorstellungsrunde: Wer ist heute hier? Wer ist zum ersten Mal dabei?
- Überblick über die Ziele der Sitzung:
 - Der Informationsbedarf aus der ersten Sitzung wird aufgegriffen und geklärt.
 - Die Strategien werden final abgestimmt und (wo möglich) mit qualitativen bzw. quantitativen Zielen hinterlegt.
 - Die Akteure haben erste Rückmeldung zu den bereits vorliegenden Maßnahmenvorschlägen gegeben und neue zusätzliche Maßnahmenvorschläge erarbeitet.
 - Die weiteren Schritte zur Bewertung der Maßnahmen wurden erläutert.
- Überblick über den Ablauf der Sitzung (siehe Seite 2)

TOP 3 Bericht aus den anderen AGs durch Herrn Dr. Dahlen, MKULNV

Inhalt des TOP:

Herr Dr. Dahlen berichtet über die Arbeit im Koordinierungskreis und in den anderen AGs und legt dabei einen besonderen Fokus auf Überschneidungen zur AG 4 Verkehr:

- **Ad-hoc AG „Produktbilanzierung“:** Auf Wunsch des Koordinierungskreis wird eine Ad-hoc AG „Produktbilanzierung“ installiert. Die zentrale Frage, um die sich die ad hoc-Arbeitsgruppe kümmern soll, ist vor allem die Produktbilanzierung (Energie zur Herstellung des Produkts und Nutzung des Produkts mit den damit verbundenen Einsparungen). Dazu müssten die Wertschöpfungsketten insgesamt betrachtet werden und dem Nutzen gegenübergestellt werden. Hierfür soll im Rahmen der Ad-hoc AG ein geeignetes Verfahren entwickelt werden. Die Zusammenstellung der Mitglieder der Ad-hoc AG läuft derzeit in Zusammenarbeit mit dem Koordinierungskreis. Die erste Sitzung soll voraussichtlich im Januar 2013 stattfinden.
- **Überschneidungen zur AG 3 (Bauen/GHD):** Hier sind Überschneidungen des Handlungsfelds „Energetische Stadt- und Dorfentwicklung“ mit dem Handlungsfeld „Stadt- und Verkehrsplanung“ der AG 4 im Blick zu behalten.
- **Überschneidungen zur AG 6 (Private Haushalte):** Die AG 6 nimmt insofern eine Sonderstellung ein, als sie Überschneidungen zu allen anderen AGs besitzt: In den AGs 1 bis 5 wird vorrangig die Bereitstellung von Energie, Produkten und Dienstleistungen behandelt und in der AG 6 das damit verbundene Nutzerverhalten. Für die AG 4 sind insbesondere Überschneidungen zum Handlungsfeld „Mobilität“ der AG 6 im Auge zu behalten. Bei der Festlegung der zugehörigen Strategien hat sich die AG 6 am

Handlungsfeld 1 „Personenverkehr“ und in Teilen auch am Handlungsfeld 3 „Fahrzeugtechnik und Kraftstoffe“ der AG 4 orientiert. Im Vordergrund der AG 6 steht aber das Nutzerverhalten aus Sicht der Verbraucher. In der AG 4 sind die Kompetenzen und das Bedürfnis vorhanden, Maßnahmen zum Nutzerverhalten zu entwickeln. Ferner kann das Nutzerverhalten nicht losgelöst von organisatorischen und technischen Maßnahmen im Verkehr behandelt werden. Das Wuppertal Institut betont die Notwendigkeit, das Thema Verkehrsverhalten als Querschnittsthema in der AG 4 zu belassen.

- Grundsätzlich ist das prozessuale Vorgehen in allen AGs ähnlich. Die Geschwindigkeit variiert jedoch. Die Protokolle aller AGs stehen im Internet zur Verfügung.

Beschluss:

Das Thema Nutzerverhalten ist handlungsfeld- und strategieübergreifend. Es wird in der AG 4 daher an allen Stellen, wo es von Belang ist, behandelt und nicht als eigene Strategie verfolgt. Die AG-Leitung stellt den Austausch zur AG 6 sicher, um Doppelarbeit zu vermeiden.

Nächste Schritte:

Mögliche weitere Überschneidungen/Schnittstellen zu anderen AGs sind durch die Fachteams im Blick zu behalten und bei Bedarf im Koordinierungskreis zu klären.

TOP 4 Klimaschutzstrategien der AG 4: Beschreibung, Ziele und Priorisierung, Herr Jansen, Wuppertal Institut

Inhalt des TOP:

Im *ersten Teil* erläutert Herr Jansen das methodische Vorgehen – insbesondere Begriffsklärung und Ablauf der Modellierung (Folie 8-16). Im *zweiten Teil* gibt er einen Überblick über die in der ersten Sitzung beschlossenen Strategien, die vom Wuppertal Institut nach ausgewählten Kriterien beschrieben und – wo möglich – mit Vorschlägen für qualitative oder quantitative Ziel versehen wurden (Folie 17-24). Die Diskussion der Strategien wurde anhand der folgenden Leitfragen geführt:

- Sind die Strategien richtig beschrieben?
- Gibt es Ergänzungen?
- **Ein besonderer Fokus wurde auf folgende Frage gelegt:** Welche qualitative oder quantitative Zielsetzung sind bei den einzelnen Strategien für NRW möglich? (Diskussion basierend auf den Vorschlägen des Wuppertal Instituts). Die Vorschläge des Wuppertal Instituts basieren dabei auf einer Auswertung des aktuellen wissenschaftlichen Standes oder der Untersuchung evaluierter Good-Practice-Beispiele.

Diskussionsergebnisse

Im Folgenden werden die Beiträge der Diskussion zusammengefasst.

Diskussion zum methodischen Vorgehen/der Modellierung

- **Prozessuales Vorgehen:** Es wird die Frage aufgeworfen, ob nicht in einem ersten Schritt ein quantitatives Ziel festgelegt werden müsse: „Wie viel CO₂ muss der Sektor Verkehr einsparen?“ Hierbei seien auch die verpflichtenden Vorgaben auf Bundes- und EU-Ebene zu berücksichtigen. Um dieses Ziel zu erreichen, seien dann in einem zweiten Schritt entsprechende Strategien und Maßnahmen zu entwickeln. Hierzu wird klar gestellt, dass das Ziel für NRW im Klimaschutzgesetz festgelegt sei: Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020 um 25 Prozent und bis 2050 um mindestens 80 Prozent. Die Modellierung des ersten Akteursszenarios, die zwischen der zweiten und der dritten AG-Sitzung erfolgt, soll Aufschluss darüber geben, wie sich die in den verschiedenen AGs beschlossenen Strategien insgesamt auf die Entwicklung der Treibhausgasemissionen in NRW auswirken. Vorgaben zur THG-Reduktion der einzelnen Sektoren werden im Klimaschutzgesetz nicht getroffen; die Beiträge der einzelnen Sektoren sollen im Rahmen des Klimaschutzplans erarbeitet werden.
- **Modellierung:** Es wird diskutiert, ob nicht die Maßnahmen das konkretere Element sind, das in die Modellierung eingehen müsse. Außerdem wird die Frage gestellt, ob das Modell mögliche Rebound-Effekte berücksichtigt, beispielsweise dass eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes auch zur Verlagerung von Radfahrten führen kann. Das Wuppertal Institut legt dar, dass - im Gegensatz zu konkreten Maßnahmen - die Strategien (längerfristige Wirkung im Zeitraum bis 2050) modelliert werden können. Wenn jedoch eine Maßnahme besonders große Auswirkungen habe, könne diese ebenfalls in die Modellierung einfließend, sofern sich die Wirkung der Maßnahme belastbar abschätzen lässt. Es wird darauf hingewiesen, dass auch innovative Strategien, die nicht quantifiziert und daher auch nicht modelliert werden, wichtig für den Klimaschutz sein können und daher auch Bestandteil des Klimaschutzplans sein sollen. Die Modellierung dient insgesamt der groben Abschätzung der Entwicklung der THG-Emissionen in NRW.

Nächste Schritte:

Da von Seiten der Akteure Unklarheit bestand, auf welcher Grundlage die Aussagen/Abschätzungen im Strategiepapier zu den THG-Minderungspotenzialen getroffen werden, verweist das Wuppertal Institut nochmals auf die der AG vorliegenden Strategiebeschreibungen. Dort, wo zu einer ersten groben Wirkungsabschätzung von Strategien Bundesszenarien auf NRW heruntergerechnet oder die Ergebnisse einzelner evaluierter Beispiele auf NRW hochgerechnet worden sind, ist dies mit entsprechenden Quellen angegeben. .

Diskussion zu den Strategien

Diskussion zum Handlungsfeld 1 Personenverkehr, insbesondere zu den vorgeschlagenen quantitativen Zielen für die Strategien 1.1 (Verlagerung PKW auf SPNV und ÖPNV) und 1.2 (Verlagerung PKW auf Rad- und Fußverkehr)

Mögliche Zielsetzung (Vorschlag Wuppertal Institut auf Basis des Umweltbundesamtes, siehe Folie 20)

- Fußverkehr: Die Hälfte der Pkw-Wege bis zu einem Kilometer werden bis zum Jahr 2030 auf das Zufußgehen verlagert
- Radverkehr: Die Hälfte der Pkw-Wege zwischen einem und fünf Kilometern werden bis zum Jahr 2030 auf das Fahrrad verlagert
- ÖPNV: zehn Prozent der innerstädtischen Pkw-Wege werden bis zum Jahr 2030 auf den ÖPNV verlagert

Im Folgenden werden die Beiträge der Diskussion zusammengefasst wiedergegeben:

Best Practice Beispiele

- Mehrere Teilnehmende halten es für möglich, den Pkw-Verkehr bis 2030 in NRW deutlich stärker zu reduzieren als in den Szenarien dargestellt. Mit den vorgeschlagenen Zielen würden lediglich Werte erreicht, die die Niederlande heute schon vorweisen. Außerdem sei eine Differenzierung nach Teilräumen notwendig (insbesondere städtischer und ländlicher Raum). Es wird vorgeschlagen, Best Practice-Beispiele aus NRW heranzuziehen (z.B. Münster, Bielefeld) und als Grundlage für NRW-weit gültige Zielwerte zu nutzen. Demgegenüber wird von Herrn Jansen darauf hingewiesen, dass zahlreiche Projekte des Wuppertal Instituts zum Verkehr in nordrhein-westfälischen Kommunen deutlich gezeigt haben, dass Länder wie beispielsweise die Niederlande oder Dänemark eine entsprechende fahrradaffine Mobilitätskultur und Planungsphilosophie vorweisen, die es in NRW in dieser Form längst nicht überall gibt und dass sich daher Good-Practice aus dem europäischen Ausland oder auch aus bestimmten Teilräumen von NRW nicht ohne weiteres auf ganz NRW übertragen lassen. Zudem gebe es neben den oft genannten Best Practice Beispielen wie Hamm oder Münster auch weniger gute Beispiele (in Essen liegt z.B. der Radverkehrsanteil am Modal Split trotz günstiger topographischer und klimatischer Ausgangsbedingungen bei nur 5 Prozent). Herr Dr. Rommelspacher (ADFC) gibt explizit zu Protokoll, dass er diese von Herrn Jansen vertretene Einschätzung nicht teile.
- Der Wandel zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmitteln vollziehe sich bereits in der jungen Generation („Wechsel der Mobilitätskultur“). Der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split sollte nach Aussage eines Teilnehmers im NRW-Ziel 70-80 Prozent betragen.

Verkehrsträger (Fahrrad, Pkw etc.)

- Aus Sicht einiger AG-Teilnehmer wird der Radverkehr zukünftig in NRW einen größeren Anteil am Modal Split einnehmen als in den Szenarien des Umweltbundesamtes, auf die sich die Vorschläge des Wuppertal Institutes stützen. Der Pkw-Verkehr würden, so einige AG-Teilnehmer, dagegen eher einen kleineren Anteil ausmachen als vom WI vorgeschlagen. Voraussetzungen hierfür wäre unter anderem eine Einschränkung des Pkw-Verkehrs in der Stadt.
- Die Stadt Hamm habe den Anteil des Radverkehrs erhöht und liege an zweiter Stelle hinter Münster. Im Bereich Pkw-Verkehr habe sich dabei keine Veränderung vollzogen, vielmehr seien Fußgänger auf das Rad umgestiegen. Ein Grund für Verschiebungen sei auch in fehlenden finanziellen Mitteln zu sehen. Für das Jahr 2013 plane die Stadt Hamm gemeinsam mit den Umweltverbänden eine breit angelegte Klimaschutzkampagne.
- Es sei zu berücksichtigen, dass nicht nur der Pkw sondern auch der ÖPNV Fahrgäste an das Fahrrad verlieren könne. Ein Teilnehmer ergänzt, dass dies grundsätzlich kein Problem für den ÖPNV darstelle, da dieser zu bestimmten Zeiten schon heute an Grenzen stoße. Zu überlegen sei jedoch, wie man ÖPNV und Fahrradverkehr besser organisatorisch und infrastrukturell miteinander kombinieren könne als das dies derzeit der Fall ist.
- Im innerstädtischen Bereich sei ein großes Wachstum des Verkehrs mit leichten Nutzfahrzeugen (LNFz) zu erwarten. Dieses Wachstum sollte daher aus Sicht eines Teilnehmers bei der Entwicklung von Maßnahmen im Bereich Pkw berücksichtigt werden. Das Wuppertal Institut weist darauf hin, dass Maßnahmen, die den Verkehr mit LNFz betreffen, in jedem Fall sinnvoll sind, jedoch im Handlungsfeld Wirtschafts- und Güterverkehr berücksichtigt werden sollten.

Zielauslegung: Wegezanzahl oder Personenkilometer?

- Bei der Zielbestimmung müsse berücksichtigt werden, welche Verkehrsleistungen den einzelnen Verkehrsträgern unterlegt sind. Hohe Potenziale lägen vor allem in der Förderung des Nah- sowie des nationalen und internationalen Fernverkehrs. Auch die Gesamtverkehrsmenge als Eingangsgröße für das Modell müsse bestimmt werden.
- Statt der Anzahl der Wege (siehe Folie 21) brauche es einer Übersetzung nach Personenkilometern, damit man beurteilen könne, ob die Wege länger werden. Das Wuppertal Institut erläutert, dass der Arbeitsschritt der Umwandlung von verlagerten Wegen in verlagerte Kilometer im Modell erfolgt.

Weitere Einflüsse/Sonstiges

- Es wird darauf hingewiesen, dass die Auswirkungen des demographischen Wandels auf Mobilität zu berücksichtigen seien. Diese Rahmendaten sind im Modell berücksichtigt.
- Die energetische Sanierung der Verkehrsunternehmen, d.h. die Substitution älterer durch moderne und sparsame Fahrzeuge, laufe. Derzeit seien jedoch noch viele ältere

und wenig effiziente Fahrzeuge bei den VU im Einsatz, daher bestehe hier noch großer Handlungsbedarf.

- Die Annahmen zu Zielen im Weißbuch Verkehr 2050 der EU müssten aus Sicht einiger AG-Teilnehmer Berücksichtigung finden.

Beschluss zu den Zielen:

Die vorgeschlagenen Ziele werden von einigen AG-Mitgliedern für nicht ambitioniert genug für NRW befunden. Diese Position wird jedoch nicht von allen AG-Teilnehmern vertreten. Es gibt in der AG auch die Position, dass es sich für NRW um durchaus realistische Ziele handelt. Aus Sicht der Kritiker der vorgeschlagenen Zielwerte sollten insbesondere der Rad- und der Schienenverkehr in Zukunft höhere Anteile am Modal Split erreichen. Einige AG-Mitglieder weisen in diesem Rahmen darauf hin, dass ihnen jedoch das Wissen und die Informationen fehlen, um einen konkreten Zielwert vorschlagen zu können.

Anmerkung: Das Verkehrsministerium schlägt im Nachgang der Sitzung vor, als Zielwerte für die Strategien im Handlungsfeld Personenverkehr die ebenfalls vom Wuppertal Institut vorgestellten Zielwerte des Landes zu nutzen. Diese sind unter anderem in dem vom Landesverkehrsministerium erstellten Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität dargestellt. Die Modal Split-Zielwerte (der Wege) im Personenverkehr sind dabei wie folgt¹:

- Fußverkehr: 35 %
- Radverkehr: 20 %
- Pedelec: 5 %
- ÖPNV und SPNV: 14 %
- MIV: 25 %
- Öffentlicher Fernverkehr: 1 %
- Flugverkehr: 0,1 %

Nächste Schritte:

- Das Wuppertal Institut klärt bis zur nächsten Sitzung, ob Wechselwirkungen zwischen den Strategien/Maßnahmen der einzelnen Handlungsfelder im Modell abbildbar sind.
- Herr Jansen bietet an, auch zwischen den Sitzungen für Rückfragen zur Verfügung zu stehen (Kontakt: ulrich.jansen@wupperinst.org).

¹ Die Modal-Split-Zielwerte des Aktionsplans Nahmobilität (Seite 16) wurden zwischenzeitlich korrigiert und werden im Neudruck entsprechend erscheinen. Das Protokoll enthält bereits die aktualisierten Zahlen, die vorab vom Verkehrsministerium zur Verfügung gestellt wurden.

Diskussion zu den Zielsetzungen im Handlungsfeld 1 Personenverkehr, insbesondere zu den vorgeschlagenen qualitativen Zielen für die Strategien 1.3. (Mobilitätsmanagement), 1.4 (Optimierung Verkehrsfluss) und 1.5 (Änderung des Nutzerverhaltens)

Mögliche Zielsetzung (Vorschlag Wuppertal Institut, siehe Folie 22)

- Mobilitätsmanagement: Maßnahmen sollen in allen öffentlichen Verwaltungen in NRW und Unternehmen durchgeführt werden
- Optimierung des Verkehrsflusses: Ausstattung sämtlicher relevanter Straßen in NRW mit entsprechenden Systemen
- Änderung des Nutzerverhaltens: Nachhaltige Sensibilisierung der Bevölkerung für die Belange verkehrlichen Klimaschutzes

Im Folgenden werden die Beiträge der Diskussion zusammengefasst wiedergegeben:

- Es wird vorgeschlagen „weniger Lärm, saubere Luft“ als Ziel zu ergänzen. Dieser Vorschlag findet sowohl Zustimmung als auch Ablehnung unter den anderen AG-Mitgliedern.
- Es wird vorgeschlagen „Steigerung der Interoperabilität“ (Servicegedanke) als Ziel zu ergänzen. Der Vorschlag findet Zustimmung bei weiteren AG-Mitgliedern.
- Es wird in Frage gestellt, ob die Ausstattung sämtlicher relevanter Straßen in NRW mit Verkehrsleitsystemen beim Ziel zur „Optimierung des Verkehrsflusses“ der richtige Weg ist oder ob dieses Vorgehen bereits überholt sei und höhere Potentiale in der Weiterentwicklung der Navigationsgeräte liegen, so die Position einiger AG-Teilnehmer.
- Es sei zu berücksichtigen, welche Effekte für den Umweltverbund aus der „Optimierung des Verkehrsflusses“ resultieren.
- Bewusstseinsbildung: Hier seien Zahlen zu benennen, wie sich Stauminimierung, Wertänderung auswirken.

Beschlüsse zu den Zielen:

- Bei der Zielformulierung zum Mobilitätsmanagement ist die Formulierung zu ändern in „Mobilitätsmanagement: Angebot für alle öffentlichen Verwaltungen und Unternehmen zur Verfügung stellen“, da es nicht um eine Verordnung geht.
- „Steigerung der Interoperabilität“ ist als Ziel zu ergänzen.

Nächste Schritte:

- Das Fachteam der AG 4 erarbeitet bis zur nächsten Sitzung einen Vorschlag, wie der Vorschlag „weniger Lärm, saubere Luft“ als Ziel gefasst werden kann.
- Das Wuppertal Institut klärt, ob die beim Ziel zur „Optimierung des Verkehrsflusses“ genannten Maßnahmen zur Zielerreichung geeignet sind und ergänzt mögliche Effekte für den Umweltverbund.

- Ein Teilnehmer bietet an, eine Studie zur Optimierung des Verkehrsflusses zur Verfügung zu stellen. Sofern dies aus urheberrechtlichen Gesichtspunkten möglich ist, soll diese Studie in den Online-Bereich eingestellt werden.
- Das Wuppertal Institut prüft, ob im Bereich Bewusstseinsbildung/Sensibilisierung der Bevölkerung hinsichtlich ihrer Wirkung evaluierte Beispiele existieren.
- Das Wuppertal Institut prüft eine Anpassung/Ergänzung des Textes auf Seite 11 des Strategiepapiers (Punkt „Wirkungszeitraum der Strategie“), da hier Verständnisschwierigkeiten bestehen.

Diskussion zu den vorgeschlagenen Zielen für die Strategien 2.1 (Produktions- und Transportketten), 2.2 (Effiziente Nutzung aller Verkehrsträger), 2.3 (Herausforderung Onlinehandel) und 2.4 (Ertüchtigung der Infrastruktur) im Handlungsfeld 2 Wirtschafts- und Güterverkehr

Mögliche Zielsetzung (Vorschlag Wuppertal Institut, siehe Folie 24)

- Produktions- und Transportketten: Abstimmung von Produktions- und Verbraucherstandorten mit der räumlichen Verteilung zentraler Logistikstandorte(, etwa im Einzugsbereich von Straßenverkehrshauptachsen und insbesondere an Schienenverkehrsinfrastruktur)
- Verlagerung von 1,07 Millionen Tonnen (16 Prozent), die im Containerverkehr auf der Straße derzeit versandt werden
- Verlagerung von 39 bis 41 des Straßengüterverkehrs in NRW auf die Schiene in 2025
- Ertüchtigung der Infrastruktur: Schaffung organisatorischer und finanzieller Strukturen in NRW, die eine zeitnahe, dauerhafte und flächendeckende Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur gewährleisten
- Online-Handel und Expresslieferungen: Reduktion des Fahrtenaufkommens um 15 Prozent in der Last Mile Logistik

- Einleitend stellt Herr Krumme (Universität Duisburg-Essen) zentrale Punkte im Bereich Wirtschafts- und Güterverkehr aus Sicht der EffizienzCluster Management GmbH vor. Hierzu zählen:
 - Modal Shift Strategien
 - Förderung von Kooperationen im Bereich Logistik
 - Urbane Logistikkonzepte und Konzepte für die letzte Meile

Im Folgenden werden die Beiträge der Diskussion – insbesondere zur Zielsetzung der Strategie 2.2 – zusammengefasst wiedergegeben:

- Die Qualität des Personenverkehrs auf der Schiene dürfe nicht darunter leiden, dass Güter auf die Schiene verlagert werden.

- Prognosen gehen von einem Straßengüterverkehrswachstum aus, bei dem es unrealistisch erscheine, dass diese Güter auf die Schiene verlagert werden können – zumal die Schiene bereits jetzt ein eigenes Wachstum bewältigen müsse. Wirtschaftswachstum, das gewollt sei, bedeute eine Zunahme des Güterverkehrs, was jedoch ignoriert werde. Auch im Koalitionsvertrag werde hierzu nicht Stellung genommen. Die EU eröffne gerade die Möglichkeit, die zulässigen Maße von Lkws zu erweitern. Dadurch wären auch Sprit- und CO₂-Einsparungen möglich. Die Nachfolgenorm von Euro-6 (Euro 6: strenge Grenzwerte für die NOx- und Partikelemissionen im Abgas von Fahrzeugen; Euro 7: Einbeziehung der CO₂-Emissionen) sei ein Schritt in die richtige Richtung, um ökonomische und ökologische Ziele miteinander zu vereinbaren. Ferner sei ein gleichberechtigter Ausbau/Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger notwendig. Ein anderer Teilnehmer merkt an, dass Verlagerung nicht zwangsläufig Straßenausbau bedeute. Auch Wachstum hänge nicht zwingend mit einer Verkehrszunahme zusammen. Er plädiert dafür, das eingefahrene Denken zu verlassen.
- Herr Jansen verdeutlicht nochmals, dass die hier vorgestellten Szenarien zur Verlagerung derzeitiger und zukünftiger Güterstraßenverkehre auf die Schiene einen erheblichen Ausbau des bestehenden Schienennetzes erfordern.
- Da die Schiene in NRW erst an dritter Stelle der Verkehrsträger stehe, sollte sich die Diskussion eher auf Straße und Binnenschifffahrt fokussieren. In der Binnenschifffahrt bestehe darüber hinaus Potential für mehr Transporte.
- Es gehe um sinnvolle Transportketten, bei denen beispielsweise ein Rücktransport entfällt.
- Es wird vorgeschlagen, den Punkt „Optimierung der LKW-Lenkung“ um den Aspekt der Telematik zu ergänzen.
- Es wird die Notwendigkeit von Brückenanhebungen betont.

Nächste Schritte:

- Herr Krumme stellt der Arbeitsgruppe relevante Informationen für den Bereich Güter- und Wirtschaftsverkehr zur Verfügung. Außerdem regt er einen Austausch von Fraunhofer Institut, Uni Duisburg und WI an.
- Es wird die Einrichtung einer Unterarbeitsgruppe zum Thema Wirtschafts- und Güterverkehr in Erwägung gezogen.
- Das Wuppertal Institut ergänzt die vorliegende Strategiebeschreibung „Effizienten Nutzung aller Verkehrsträger“ in der Form, dass der Rolle der Binnenschifffahrt bei der Minderung der THG-Emissionen stärker Rechnung getragen wird
- Es können weitere Experten für Interviews benannt werden.
- Zu klären ist, inwieweit die Ziele zunächst in einer „Zwischensitzung“ besprochen und dann erneut in der AG vorgestellt werden können. Eine Reihe von AG-Mitgliedern unterstützt diesen Vorschlag.

Fazit aus dem TOP 4

Eine ganze Reihe von Diskussionspunkten konnten nicht geklärt werden. Zu den Strategien und vor allem zu den Zielen sind noch viele Fragen offen. Die AG-Leitung wird daher eine Vorgehensweise vorschlagen, wie der TOP im Nachgang noch angemessen abgearbeitet werden kann.

TOP 5 Maßnahmenvorschläge: Sammlung, Diskussion und Vertiefung

Inhalt des TOP:

Die Sammlung und Diskussion von Maßnahmenvorschlägen erfolgt im Rahmen einer Kleingruppenarbeit. Die Ergebnisse werden im Anschluss im Plenum von Vertretern der verschiedenen Gruppen vorgestellt. Die Präsentation erfolgt entlang der Leitfragen:

- Wie lief die Diskussion in der Kleingruppe?
- Was sind zentrale Ergebnisse?
- Wo entzündete sich eine Diskussionen?

Austausch über die Ergebnisse der Kleingruppen:

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Kleingruppen, die von Mitgliedern der verschiedenen Gruppen im Plenum vorgestellt wurden, zusammengefasst wiedergegeben. Eine Übersicht über Mitglieder der verschiedenen Kleingruppen und eine Fotodokumentation der Ergebnisse finden sich im Anhang.

- **Kleingruppe Handlungsfeld 1: Personenverkehr**
 - Maßnahmen Radverkehr
 - Radverkehrskonzept des Landes, Ausschilderung, Radstationen → kein Handlungsbedarf
 - Radschnellwege → Entwicklungsbedarf
 - Erfolgsrezepte für einen hohen Anteil des Radverkehrs am Modal Split: Kontinuität, Kommunikation, Finanzierung, hohe Geschwindigkeit und Sicherheit
 - Maßnahmen Ausbau ÖPNV
 - Hohe Dichte gewährleisten, Finanzierung klären
 - Mittel effizient einsetzen
 - E-Mobilität → Land zahlt Differenzbetrag, um schnell auf Elektromobilität umsteigen zu können
 - Regionale Schnellbusse und Busse fördern
 - Erfolgsprämien für Verkehrsunternehmen, wenn Sie den Bereich „Jedermann“ ausbauen
 - Kapazitätserhöhung

- NRW Jahresticket günstiger anbieten, Einzugsgebiet ausdehnen
- Mobilität
 - Plätze für Car-Sharing häufiger anbieten
 - Übergang zum ÖPNV verbessern
 - an Sharing-Plätzen Angebote an Elektromobilität zur Verfügung stellen
 - Angebot an Mitfahrerplätzen ausbauen...
 - Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit für alternative Mobilitätsformen.
 - Mobilitätsmanagement des Landes und von Unternehmen
 - Jobtickets für Landesministerien auf alle Landeseinrichtungen ausdehnen
 - Zertifikate für Unternehmen vergeben, um Mobilitätsmanagement in Betrieben zu fördern
 - Beseitigung von Engstellen auf Autobahnen (z.B. Standstreifen bei Stau mitnutzen)
- Auto
 - Breite Öffentlichkeitsarbeit für CO₂-minderndes Fahren (vgl. Kampagne „Motor aus, Kopf an“)
 - Spritspartipps breit verteilen
 - Beratung beim Kauf von Pkws bzw. Informationsmöglichkeiten über CO₂-sparende Pkws
 - Bildung: bei Kindern und Schülern (sowie Eltern) beginnen (Lehrpläne, Verkehrsunterricht)
- **Kleingruppe Handlungsfeld 2: Wirtschafts- und Güterverkehr**
 - Verlagerung von Straße auf Schiene reicht nicht aus. Im Klimaschutzplan sollen alle Verkehrsträger mit ihren Stärken berücksichtigt werden – umweltverträglich und zu einem Nutzen aller.
 - Mögliche Maßnahmen sind:
 - Finanzierungskreisläufe bilden („Verkehr finanziert Verkehr“)
 - ÖPP-Projekt (hier gab es keine einheitliche Meinung in der Gruppe)
 - Infrastruktur: kurze, gut vernetzte Wege schaffen
 - Gleisanschlüsse reaktivieren
 - Umsetzung der Düsseldorfer Liste
 - Kühl-Lkws Strom auf Rastplätzen anbieten
 - Fuhrpark- und Flottencontrolling, Lkw-Navigation
 - Forschung: Umsetzung von Projekten aus dem Effizienzcluster
 - Bessere Datengrundlagen, um Potenziale zu erkennen usw.
 - Kommunikation und Bildung: Konsum löst Warenströme aus, regionalen Konsum unterstützen

- **Kleingruppe Handlungsfeld 3: Fahrzeugtechnik und Kraftstoffe**
 - angenehme Diskussion, konfliktfrei, aber wir haben uns schwer getan, denn wir haben überlegt, was das Land NRW tun kann und der Einfluss ist hier beschränkt. Die Regeln werden in Europa gemacht oder kommen landesintern vom Bund. Sehen Land daher nicht als Treiben.
 - Mögliche Maßnahmen sind:
 - Eco-Driving
 - Forschung und Entwicklung
 - Förderung der Infrastruktur
 - Beschaffung von Fahrzeugen effizient ausgestalten (bei Kommunen und Unternehmen)
 - Die Akteure waren sich einig, für die Betrachtung bis 2050 im Bereich Fahrzeugtechnik und Kraftstoffe auf die Zahlen der Energieszenarien der Bundesregierung zurückzugreifen.

- **Kleingruppe Handlungsfeld 4: Stadt- und Verkehrsplanung**
 - Der Ansatz „die Stadt muss mit dem Verkehr zusammengebracht werden und dann entstehen kurze Wege“ sei richtig, habe jedoch trotz finanzieller Unterstützung nicht gefruchtet. Der Ansatz ist daher nicht zu empfehlen.
 - Maßnahmenbündel 1
 - Tempo 30 als Regeltempo in den Städten zuzüglich näher zu definierender Hauptverkehrsstraßen
 - Umbau des Straßenraums (mehr Raum für Rad- und Fußverkehr)
 - Maßnahmenbündel 2
 - Das Land unterstützt die forcierte Begrünung von innerstädtischen Flächen (Dächer und Fassaden eingeschlossen)
 - Maßnahmenbündel 3
 - Innenentwicklung durch Branchenrecycling

Diskussionsergebnisse

- Das Wuppertal Institut merkt an, dass viele der genannten Vorschläge auf der Strategieebene anzusiedeln sind. Die fehlende Konkretisierung müsse im Nachgang der Sitzung durch die AG-Mitglieder erfolgen.
- Im Bereich Elektromobilität sei die Einflussnahme des Landes gering. Kleinere Leuchtturmprojekte könnten jedoch gefördert und praktische Dinge multipliziert werden. Auf Landesebene sei es auch sinnvoll die Autohersteller zu fördern, um die Technik weiter zu entwickeln.
- Synergien/Elektromobilität: Man sollte Etabliertes wie z.B. die Straßenbahn wieder in den Blick nehmen
- Einige der vorgeschlagenen Maßnahmen (z.B. der Vorschlag, Tempo 30 als Regeltempo in den Städten einzuführen) standen im Widerspruch zu den Positionen einzelner Institutionen.

Nächste Schritte:

Eine gemeinsame Spritsparinitiative wird angedacht. Herr Malburg (MBWSV) stellt sich als Koordinator zur Verfügung. In einem ersten Schritt sollen bestehende Aktivitäten gebündelt werden.

TOP 6 Grußwort Gunther Adler, Staatssekretär MBWSV

Der Staatssekretär heißt die AG-Mitglieder willkommen und betont, dass der Dialog zur Erarbeitung des Klimaschutzplans breit angelegt werden muss, um alle Beteiligten mitzunehmen und damit den Prozess zum Erfolg zu führen. Hierbei dürfe niemand überfordert werden, Fakten seien transparent zu machen. Außerdem müsse der Prozess mit Augenmaß betrieben werden, so seien beispielsweise auch die Kosten oder mögliche Hemmnisse für NRW mitzudenken. Das MBWSV bietet dabei stets ein offenes Haus für alle Fragen rund um den Wohnungs- und Mobilitätsbereich.

TOP 7 Zusammenfassung und Ausblick durch Frau Dr. Büttner, IFOK GmbH

Nächste Schritte:

- Weitere Bearbeitung der Maßnahmenvorschläge durch die Mitglieder der jeweiligen Kleingruppen. Die benannten Ansprechpartner (siehe Anlage 3) handeln den Prozess und verteilen die Maßnahmen an die Kleingruppe. Das Wuppertal Institut steht für inhaltliche Rückfragen zur Verfügung. Frist für die Ausarbeitung der Maßnahmenvorschläge ist der **20. Dezember 2012**.
- Neue Maßnahmensteckbriefe können bis **20. Dezember 2012** an die Kontaktstelle gesendet werden.
- Protokollerstellung innerhalb der nächsten 2 Wochen und -abstimmung in der Arbeitsgruppe
- Die Teilnehmer der Arbeitsgruppen werden zwischen der 2. und 3. Sitzung gebeten, die anhand von Kriterien beschriebenen Maßnahmenvorschläge (Maßnahmensteckbriefe) zu bewerten. Hierzu wird zwischen der 2. und 3. Sitzung eine onlinebasierte Abfrage durchgeführt mit dem Ziel, ein Meinungsbild der Akteure zu den vorgeschlagenen Maßnahmen einzuholen. Die tatsächliche Maßnahmenauswahl erfolgt dann in der 3. Sitzung durch die Akteure.

Die nächste Sitzung wird für Mitte März anvisiert und soll im Wirtschaftsministerium stattfinden. Ein genauer Termin wird so bald wie möglich bekannt gegeben.

Feedback

(Zusammenfassung)

Rückmeldungen insgesamt

- Komplexität ist bewusst geworden, wir sind auf Weg, kann noch nicht beurteilen, ob es ein gutes Ergebnis wird oder nicht und ob Maßnahmen letztlich reichen
- Gut und produktiv fand ich die Kleingruppenarbeit
- Vorgabe klarer Rahmenbedingungen fehlt: 1. Welche CO₂-Reduzierung wird aus dem Verkehrssektor erwartet? 2. Welcher finanzielle Rahmen steht zur Verfügung, müssen zusätzliche Einnahmen generiert werden?
- Unsicher über den Prozess: Unterlagen sehr kurzfristig erhalten und zwar ganze Stapel, fand es heute etwas durchgepeitscht
- Diskussion in Kleingruppe spannend, schade, dass man strategische Ansätze nicht ganz durchgesprochen hat
- Atmosphäre gut, unterschiedliche Sichtweisen ok, Papierflut zu viel und dass es in kurzer Zeit durchzuarbeiten ist, fehlende Zeit zum Ausdiskutieren schwierig,
- Zeitproblem: Zielvorgaben in den Strategien nur angerissen, Maßnahmen nur ange-dacht. Aber: Es kommen Ideen wenn man sich zu einem Thema unterhält.
- Frage bleibt: Was sind realistische Zielvorgaben in NRW?
- Bin unsicher, was rauskommt, aber Ansatz sehr gut, wir betreten Neuland und sollten nicht zu viel erwarten, Kleingruppe fand ich gut, weil man aufeinander eingehen und Fragen direkt klären konnte
- Lob an die Moderation und die Veranstaltung: Finde es gut, wie sie es versuchen, diese unterschiedlichen Akteure zu diesem Thema an den Tisch zu bringen, aber ich glaube das Thema ist zu groß, Zeitdruck erdrückend und geht über Effizienz hinaus, Ich habe Bedenken, wie wir später mit Positionen umgehen, wo es keine Einigkeit gibt
- Den Maßnahmensteckbrief auszufüllen, wird eine Herausforderung.

Rückmeldung zu Frage „Brauchen wir eine zusätzliche Sitzung?“

- Weiß nicht ob zusätzliche Sitzung was bringt
- Bin mir nicht sicher ob zusätzliche Sitzung das Zeitproblem beheben würde. Man muss eine Grenze setzen.
- Gründlichkeit vor Schnelligkeit
- Zeitdruck rausnehmen
- Würde es unterstützen eine Zwischensitzung in der Art eines WorldCafés einzuschie-ben
- Die Einrichtung einer Unterarbeitsgruppe Wirtschafts- und Güterverkehr ist sinnvoll, um weiter in die Tiefe zu gehen
- Die Landesregierung sollte sich überlegen, ob sie nicht dauerhaft mit den AGs weiter-arbeiten will

TOP 8 Verabschiedung durch Frau Dr. Krüger

Frau Dr. Krüger erkennt in ihrem Schlusswort die Zeitknappheit an und freut sich, dass trotzdem das Engagement aller Beteiligten spürbar sei, was für ein weiteres Voranschreiten wesentlich ist. Sie bedankt sich u.a. beim Gastgeber der heutigen Sitzung. Der Einsatz des Verkehrsministeriums zeigt, dass der Klimaschutzplan NRW als Angelegenheit der gesamten Landesregierung verstanden wird.

Weitere Hinweise

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 öffentlich gestellt.

Ihr Ansprechpartner für zwischenzeitliche Fragen ist:

Kontaktstelle Klimaschutzplan

Tel. : 0211 99330280

E-Mail: klimaschutzplan@mkulnv.nrw.de

Im Vorfeld der Sitzung bereitgestellte Unterlagen

Unterlagen zur Vorbereitung der Sitzung

- Tagesordnung
- Beschreibung der Strategien der AG 4 Verkehr
- Beschreibung von Maßnahmenvorschlägen der AG 4 Verkehr
- Übersicht der im Rahmen der Expertenbefragung vorgeschlagenen Maßnahmen
- Übersicht laufende Aktivitäten im Sektor Verkehr

Weitere Unterlagen

- Final abgestimmte Fassung des ersten Sitzungsprotokolls
- Mitgliederlisten KK und AGs
- Zugangsdaten Online-Plattform
- Grundsätze der Zusammenarbeit
- Handlungsrahmen der Länder
- Defaultwerte der Modellierung
- Potenzialscreening (finale Fassung)

Anlagen zum Protokoll

1. Teilnehmerliste
2. Gezeigte Präsentation im Rahmen der 2. Sitzung AG 4 (separate Datei)
3. Ergebnisse der Kleingruppen

Anlage 1: Teilnehmerliste

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	Diehl, Friedgard
4.	Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) e.V.	Henke, Notburga
5.	Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB)	Rusche, Jörg
6.	Deutsche Bahn AG DB Umweltzentrum	Westenberger, Peter
7.	Duisburger Hafen AG	Negele, Christian
8.	EnergieAgentur.NRW	Schneider, Lothar
9.	Flughafen Köln/Bonn GmbH	Partsch, Martin
10.	Ford-Werke GmbH	Eckner, Martin
11.	IFOK GmbH	Büttner, Dr. Hannah
12.	IFOK GmbH	Vollmer, Anke Simone
13.	Industrie- und Handelskammer Mittleres Ruhrgebiet	Beeck, Rouven
14.	Landkreistag Nordrhein-Westfalen	Tietz, Uwe
15.	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	Fischer, Andrais
16.	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	Malburg, Ulrich
17.	Ministerium für Innovation, Wissenschaft und Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen	Muhm-Schneider, Alexandra
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-	Krüger, Dr. Christiane

Westfalen	
21. Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen	Nasca, Angelika
22. Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen	Opitz, Katharina
23. Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen	Ruetz, Gesine
24. Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen	Termath, Dr. Sylke
25. Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes Nordrhein-Westfalen	Bauerdick, Dr. Johannes
26. Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes Nordrhein-Westfalen	Stoschek, Dr. Barbara
27. Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg	Hamann, Ocke
28. PRO BAHN NRW e.V.	Bienick, Michael
29. Rewe-Zentral AG	Rothländer, Dr. Marc
30. Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen	Schulz, Hartmut
31. Stadt Hamm Stadtplanungsamt	Gniot, Carsten
32. Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen	Gerbrand, Horst-Heinrich
33. Trianel GmbH	Heinecke, Janina
34. Universität Duisburg-Essen	Krumme, Klaus
35. VCD Landesverband NRW e.V.	Werner, Patrik
36. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)	Wente, Volker
37. Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. (VVWL)	Hover, Markus
38. Verbraucherzentrale NRW e. V.	Schell, Ulrike
39. Verkehrsverbund Rein-Sieg GmbH	Höhn, Anja
40. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR)	Hornig, Ulrich
41. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH	Hillebrand, Philipp
42. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH	Jansen, Ulrich
43. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH	Zeiss, Christoph

Anlage 2: Gezeigte Präsentation im Rahmen der Sitzung

Siehe separate Datei

Anlage 3: Ergebnisse der Kleingruppen

Kleingruppe Handlungsfeld 1: Personenverkehr

Teilnehmer der Arbeitsgruppe

AG-Ansprechpartner: Dr. Christiane Krüger, MKULNV	Michael Bienick, Pro Bahn NRW e.V.
Andrais Fischer in Vertretung für Dr. Rajmund Gatzka, MBWSV	Ulrich Malburg, MBWSV
Patrik Werner, VCD Landesverband NRW e.V.	Dr. Roman Suthold, ADAC Nordrhein
Anja Höhn, Verkehrsverbund Rein-Sieg GmbH	Friedgard Diehl, Bezirksregierung Köln
Carsten Gniot, Stadt Hamm/Stadtplanungsamt	Volker Wente, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
Ulrike Schell, Verbraucherzentrale NRW e.V.	

Fotodokumentation

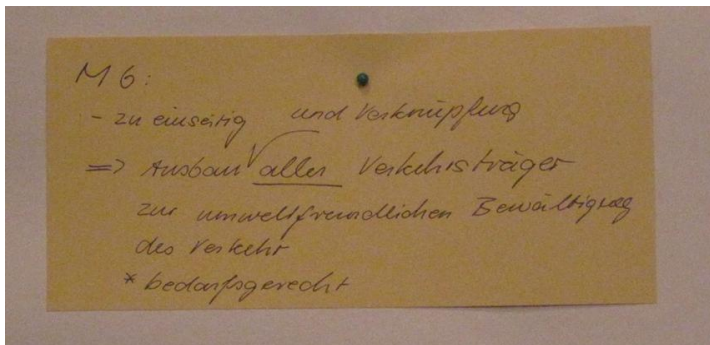
Keine Dokumentation mittels Moderationswand.

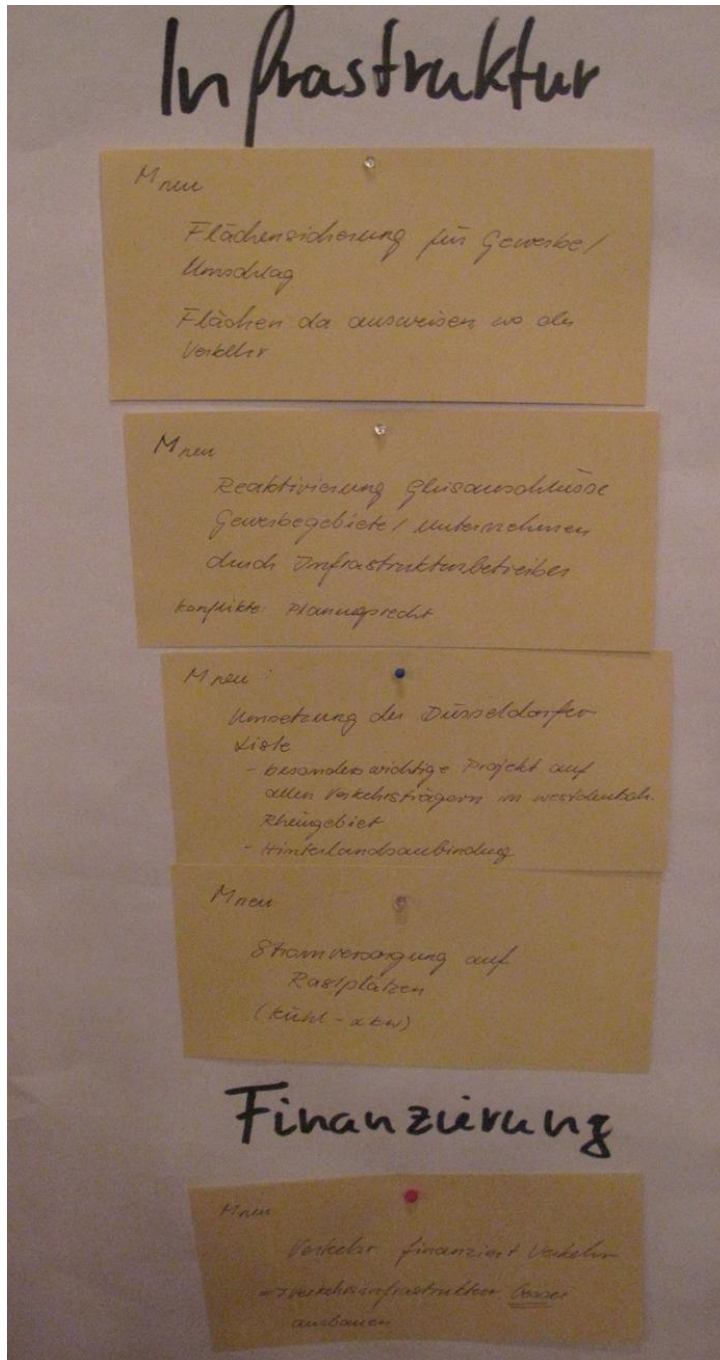
Kleingruppe Handlungsfeld 2: Wirtschafts- und Güterverkehr

Teilnehmer der Arbeitsgruppe

AG-Ansprechpartner: Dr. Sylke Termath, MKULNV	Markus Hover, Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW e.V.
Dr. Barbara Stoschek, MWEIMH	Rouven Beek in Vertretung für Joachim Brendel, IHK NRW
Alexandra Muhm in Vertretung für Dr. Ulrich Steger, MIWF	Jörg Rusche, Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.
Dr. Marc Rothländer, REWE-Zentral AG	Christian Negele, Duisburger Hafen AG

Fotodokumentation





IT

Maß

x LEW- Navigationsystem
- Beschäftigungssysteme
Ruhgebiet ✓
Duisburger Hafen

Maß

x Fuhrpark / FlottenCOM-
trolling
x Umweltbilanzen im Unternehmen

Kommunikation/Bildung

Maß 16.6

Kommunikation, wie aus der
Beneidigung, Kommunikation

Maß

Vorbildende Aktivitäten
* Arbeit / Kommunikation
* Zwei Produkte aus der Region
→ 100% aus der Region

Forschung

M neu:

Umsetzung der realisierbaren

Projekte aus dem Effizienz-
Cluster

bestehende Forschungsvorhaben in die
Planung / Praxis integrieren

* Multimodal
Promotion
* Urban Detail

M neu

Datengrundlage für alle
Verkehrsträger schaffen

? Vermeidungskapazitäten

Kleingruppe Fahrzeugtechnik und Kraftstoffe

Teilnehmer der Arbeitsgruppe

AG-Ansprechpartner: Ulrich Jansen, WI	Martin Partsch, Flughafen Köln/Bonn GmbH
Dr. Johannes Bauerdick, Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes Nordrhein- Westfalen	Lothar Schneider, EnergieAgentur.NRW
Ulrich Hornig, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR)	Martin Eckner, Ford-Werke GmbH
Peter Westenberger, Deutsche Bahn AG DB Umweltzentrum	Fr. Heinecke, Trianel GmbH

Fotodokumentation



Kleingruppe Stadt- und Verkehrsplanung

Teilnehmer der Arbeitsgruppe

AG-Ansprechpartner: Philipp Hillebrand, WI	Notburga Henke, BUND e.V.
Dr. Thomas Rommelspacher, ADFC	Hartmut Schulz, Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen

Fotodokumentation

