



ERGEBNISPROTOKOLL
- ABGESTIMMTE FASSUNG -

Arbeitsgruppe 4 Verkehr

Zwischensitzung am 24.01.2013

Düsseldorf, 20. März 2013

Inhalt

Zwischensitzung der Arbeitsgruppe 4 Verkehr	2
Ablauf der Sitzung	2
Ergebnisse.....	2
TOP 1 Begrüßung	2
TOP 2 Vorstellung Ablauf und Ziele der Sitzung.....	3
TOP 3+4 Vorstellung der Strategien im Personenverkehr sowie Diskussion und Abstimmung der Strategieziele.....	3
TOP 5+6 Vorstellung der Strategien im Wirtschafts- und Güterverkehr sowie Diskussion und Abstimmung der Strategieziele.....	7
TOP 7 Maßnahmensteckbriefe – Vorstellung und weiteres Vorgehen	12
TOP 8 Überlegungen zur Bewertung der Maßnahmensteckbriefe	13
TOP 9 Zusammenfassung, Ausblick und Verabschiedung.....	13
Weitere Hinweise.....	15
Im Vorfeld der Sitzung bereitgestellte Unterlagen.....	15
Anlagen zum Protokoll	16
1. Teilnehmerliste	16
2. Gezeigte Präsentation im Rahmen der Sitzung	18
3. Gezeigte Präsentation von Herrn Hover, VVWL.....	18
4. Finalisierte Beschreibung der Punkte „Beschreibung der Strategie“ und „Strategieziel“	18

Zwischensitzung der Arbeitsgruppe 4 Verkehr

Sitzungsort: MKULNV

Moderation: Dr. Christiane Krüger und Dr. Sylke Termath

Ablauf der Sitzung

10:00 Uhr	TOP 1 – Begrüßung
10:05 Uhr	TOP 2 – Ablauf und Ziele der Sitzung
10:20 Uhr	TOP 3 – Vorstellung der Strategien im Personenverkehr
10:30 Uhr	TOP 4 – Diskussion und Abstimmung der Strategieziele
12:30 Uhr	<i>Mittagsimbiss</i>
13:15 Uhr	TOP 5 – Vorstellung der Strategien im Wirtschafts- und Güterverkehr
13:30 Uhr	TOP 6 – Diskussion und Abstimmung der Strategieziele
15:30 Uhr	<i>Kaffeepause</i>
15:50 Uhr	TOP 7 – Maßnahmensteckbriefe: Vorstellung und weiteres Vorgehen
16:30 Uhr	TOP 8 – Überlegungen zur Bewertung der Maßnahmensteckbriefe
16:45 Uhr	TOP 9 – Zusammenfassung, Ausblick und Verabschiedung

Abbildung 1: Ablauf der Sitzung

Ergebnisse

TOP 1 Begrüßung

Inhalt des TOP

Frau Dr. Krüger begrüßt die AG-Mitglieder von Seiten des Fachteams. Bei der heutigen Sitzung handle es sich um eine Zwischensitzung, die dem erhöhten Zeitbedarf zur Verständigung auf gemeinsam getragene Strategieziele Rechnung trage. Frau Dr. Termath und Frau Dr. Krüger (AG-Leitung) stehen den Mitgliedern als direkte Ansprechpartnerinnen zur Verfügung. Ab sofort wird das Fachteam der AG Verkehr außerdem von Herrn Schlegelmilch (Referat VII-2, MKULNV) unterstützt.

Die große Resonanz auf die Einladung zur Zwischensitzung zeige deutlich, wie wichtig das Thema allen beteiligten Institutionen ist. Damit sei die Voraussetzung gegeben, um auf der Arbeitsebene gute Ergebnisse zu erzielen, die Eingang in die politische Diskussion finden.

TOP 2 Vorstellung Ablauf und Ziele der Sitzung

Inhalt des TOP

Frau Dr. Krüger stellt die Agenda der Zwischensitzung vor (Abbildung 1, Seite 2). Der Fokus der Sitzung liegt auf der Erarbeitung gemeinsam getragener quantitativer Ziele in den Handlungsfeldern Personen- sowie Wirtschafts- und Güterverkehr. Diese bilden die Basis der Modellierung des Entwurfsszenarios. Außerdem wird ein Überblick über den Bearbeitungsstand der Maßnahmensteckbriefe gegeben. Abschließend wird das weitere Vorgehen skizziert.

TOP 3+4 Vorstellung der Strategien im Personenverkehr sowie Diskussion und Abstimmung der Strategieziele

Inhalt des TOP

Einleitend stellt Frau Dr. Termath den Anteil der CO₂-Emissionen von Güter- bzw. Personenverkehr an den Verkehrsemissionen in NRW (Stand 2010) vor und benennt das übergreifende Ziel im Bereich Personenverkehr (Folie 4):

- **Neue Mobilitätskultur: weniger Auto, mehr Bahn, Bus, Rad und zu-Fuß-gehen**

Anschließend gibt Frau Dr. Termath einen Überblick über die in den vorangegangenen Sitzungen beschlossenen Handlungsfelder und Strategien der AG Verkehr (Folie 5). Als Grundlage eines möglichen quantitativen Ziels wurden in der 2. Sitzung bereits die **Modal-Split-Zielwerte des Aktionsplans Nahmobilität** diskutiert (Modal Split der Anzahl der Wege). In der Zwischenzeit hat das MBWSV die Modal-Split-Zielwerte nochmals ambitionierter formuliert (Folie 6). Herr Malburg (MBWSV) stellt die zugrunde liegenden Annahmen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) vor:

- Als Messgröße wird die Anzahl der Wege verwendet. Gezählt wird das Hauptverkehrsmittel, also der Verkehrsträger, der den Hauptteil des Weges ausmacht. Zubringerverkehre, wie etwa der Weg zum Auto oder der Fußweg, der lediglich getätigt wird, um die Bushaltestelle zu erreichen, werden hier nicht einbezogen.
- Die Modal-Split-Zielwerte sind unter rein verkehrsplanerischen Gesichtspunkten entstanden. Sie beziehen sich primär auf städtische Ballungsräume. Durch die genannten Spannweiten wird auch den nicht mit Ballungsräumen vergleichbaren Mobilitätschancen der Bevölkerung ländlicher Regionen in NRW insbesondere in Bezug auf Alternativen zum Auto Rechnung getragen¹.

¹ In der Regel sind die Nutzungsbedingungen für den ÖPNV, den Rad- und den Fußverkehr in ländlichen Regionen ungünstiger als in Ballungsräumen.

- Die Nahmobilität steht im Zentrum der Veränderung: Ziel ist ein Anteil von Fuß- und Fahrradverkehr sowie Pedelec bei den zurückgelegten Wegen von 60 Prozent. Dabei handelt es sich zunächst um eine Wunschzielgröße, die jedoch von manchen Städten (z.B. Münster) bereits heute erreicht wird.

Den Abschluss des TOPs bildet die Abstimmung der Beschreibung der Strategien im Handlungsfeld Personenverkehr (siehe Dokument „Kurzbeschreibung der Strategieziele im Klimaschutzplan NRW – AG 4 Verkehr“). Hierbei werden die Formulierung der Punkte „Beschreibung der Strategie“ und „Strategieziel“ gemeinsam finalisiert (Anlage 4).

Diskussion

Im Folgenden wird die Diskussion zusammengefasst wiedergegeben.

Diskussion zur grundsätzlichen Vorgehensweise bei der Zielbestimmung

- Als alternative Vorgehensweise zur Zielbestimmung wird vorgeschlagen, vom im Klimaschutzgesetz formulierten THG-Minderungsziel her zu denken. Auf diese Weise könne „zurückgerechnet“ werden, wie viel CO₂ im Verkehrssektor eingespart werden muss, um die Klimaschutzziele zu erreichen und welche Maßnahmen in welchem Umfang in NRW noch zusätzlich umgesetzt werden müssten. Das Wuppertal Institut erläutert, dass diese Vorgehensweise generell möglich und auch praktikabel ist, dem Prozess zur Erstellung des Klimaschutzplans jedoch eine andere Vorgehensweise zugrunde liegt. Erst in der Modellierung werde abgebildet, ob die Strategien ausreichend sind, um das 80%-Ziel zu erreichen. Dabei werden Einsparungen aus allen Sektoren gemeinsam betrachtet. Mehrere AG-Mitglieder sprechen sich dafür aus zu prüfen, ob man nicht auch vom Ziel her rechnen könne.

Diskussion über Verkehrsverlagerung

- Die unterschiedlichen Möglichkeiten der Verkehrsverlagerung besitzen unterschiedliche CO₂-Einsparungspotentiale. Die größten Effekte seien dabei, so die Position einiger AG-Teilnehmer, durch eine Verlagerung des Flugverkehrs zu erzielen. Die Handlungsmöglichkeiten des Landes sind hier jedoch beschränkt.
- Es wird vorgeschlagen, den Nahverkehr insgesamt zu betrachten und nicht zu differenzieren, welche Verlagerungen innerhalb des Nahverkehrs möglich sind.
- Telekommunikative Möglichkeiten wie beispielsweise Videokonferenzen seien als Instrument der CO₂-Einsparung mitzudenken. Hier seien jedoch auch Rebound-Effekte möglich, wenn die durch die entfallene Reise eingesparte Zeit beispielsweise für andere Fahrten genutzt wird.
- Weißbuch Verkehr 2050 der EU: Auch zukünftig werden alle zur Verfügung stehenden Verkehrsträger benötigt. Wichtig seien daher positive Angebote für alle Verkehrsträger.

- Insgesamt sei in der jüngeren Zeit ein Wandel in der Mobilitätskultur junger Menschen im städtischen Raum und ein genereller Wertewandel zu beobachten. Dies zeigt sich in einem stark ausgeprägten Pragmatismus bei der Verkehrsmittelwahl und in der abnehmenden Bedeutung eines eigenen Autos im Vergleich zu anderen Statussymbolen, wie elektronischer Kommunikationstechnik. Perspektivisch könne in diesem Zusammenhang ein Anstieg des Car-Sharings und eine Wiederentdeckung des Fahrrads zu beobachten sein.
- Bedeutung von Mobilitätsmanagement: Alternativen müssen vorhanden und bei der Bevölkerung bekannt sein, damit diese eine intelligente Verkehrsmittelwahl zu treffen in der Lage ist.
- Maßnahmen, die eine Verkehrsverlagerung insbesondere von Pkw-Fahrten auf kohlenstoffarme und kohlenstofffreie Verkehrsmittel bewirken sollen, haben, so die Position einiger AG-Teilnehmer, in den letzten Jahren nicht die prognostizierten Effekte erzielt. Um eine Veränderung herbeizuführen, seien entsprechende Angebote nötig.
- Preisveränderungen in einzelnen Verkehrssektoren oder Geschwindigkeitsbegrenzungen können Auswirkungen auf Nutzung und Verbrauch von Verkehrsträgern haben.

Als Fazit der Diskussion wird festgehalten, dass weiterhin alle Verkehrsträger benötigt werden.

Diskussion zum Zielvorschlag

- Aktuelle Modal-Split-Werte (z.B. MiD 2008) zeigen bereits eine Tendenz zugunsten des Umweltverbunds wie sie dem vorgeschlagenen Modal-Split-Zielwert der AGFS zugrunde liegt. Die Daten der entsprechenden Erhebungen stammen aus Haushaltsbefragungen. Es wird darauf hingewiesen, dass solche Befragungen das tatsächliche Verhalten nicht immer genau wiedergeben.
- Eine Darstellung in Personenkilometer wird vorgeschlagen. Die Distanzen seien auch in technischer Hinsicht relevant, denn insbesondere kurze Strecken einschließlich Kaltstart verursachen oft die meisten Abgase. Der Anteil der Wege mit dem Pkw unter fünf Kilometern liege derzeit bei rund 50 Prozent. Dies bedeute ein ganz erhebliches THG-Minderungspotential. Ein anderer Vorschlag lautet, die CO₂-Emissionen pro Verkehrsträger zu betrachten. Auch die Motive der Verkehrsteilnehmer seien zu berücksichtigen. Das Wuppertal Institut erläutert, dass die Wege in der Modellierung mit den entsprechenden Entfernungen hinterlegt werden und die CO₂-Einsparung so abbildbar ist.
- Es wird diskutiert, ob mehrere Modal-Split-Varianten in Betracht gezogen werden müssen, um den verschiedenen Rahmenbedingungen (z.B. ländlicher/ städtischer Raum) und Einflussfaktoren (z.B. demographische Entwicklung, Wandel der Mobilitätskultur) Rechnung zu tragen. Durch die Angabe von Spannweiten sei dieses Vorgehen bereits im Vorschlag des MBWSV angelegt. Denkbar wäre beispielsweise, mit einem Ober- und einem Unterwert zu rechnen oder eine Differenzierung in ländliche Regionen, Verflechtungsräume und Ballungsräume im Modell abzubilden.

- Sowohl Kurz- als auch Langstrecken seien zu berücksichtigen. Auch bei den Kurzstrecken gebe es aufgrund des hohen Anteils des MIV und der Handlungsmöglichkeiten des Landes großes Einsparpotential.
- Es wird darauf hingewiesen, dass Planungsprozesse oft eine lange Dauer benötigen. Das Wuppertal Institut klärt, ob das Modell abbilden kann, welche Strategien verstärkt verfolgt werden müssten, um die notwendigen THG-Minderungseffekte zu erzielen.
- Für die Festlegung des Modal-Split-Zielwerts ist auch eine Orientierung an Erfolgsbeispielen denkbar (z.B. Kopenhagen, Zürich).

Fazit der Zieldiskussion im Handlungsfeld Personenverkehr

Mehrere Teilnehmer bewerten den vorgegebenen Modal-Split-Zielwert als zu ambitioniert. Es wird vorgeschlagen, mit den weniger ambitionierten Werten des UBA zu rechnen. Als weitere Alternative wird vorgeschlagen, der Modellierung nur unterschiedliche Ziele bezüglich des Anteils des MIV zugrunde zu legen, da im Verhältnis zum MIV die unterschiedliche Verteilung der restlichen Verkehre auf Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV unter Klimaschutzgesichtspunkten vernachlässigbar seien. Auch regionale Ziele seien denkbar sowie eine Unterscheidung von Nah- und Fernverkehr, Stadt und Land. Es wird entschieden:

- Gerechnet wird ein Szenariopfad „Business as usual“: basierend auf den der AG vorliegenden Rahmendaten und Grundannahmen. Auch hier sind also Annahmen beispielsweise zur Änderung der Flottenzusammensetzung von Pkw hinterlegt; es handelt sich um kein reines Fortschreibungsszenario.
- Daneben sollen zwei weitere Pfade gerechnet werden. Für das Handlungsfeld Personenverkehr werden hierfür als qualitative Zielwerte zugrunde gelegt:
 - Im ambitionierten Szenario: der Modal Split aus der AGFS
 - Im moderaten Szenario: die Modal Split-Werte des UBA oder andere belastbare Zielwerte

Fazit zu den Strategiezielen im Handlungsfeld Personenverkehr

Für das Handlungsfeld „Personenverkehr“ wurden einvernehmlich Strategieziele festgelegt (siehe Anlage 4). Lediglich die IHK meldet grundsätzlichen Vorbehalt an.

TOP 5+6 Vorstellung der Strategien im Wirtschafts- und Güterverkehr sowie Diskussion und Abstimmung der Strategieziele

Inhalt des TOP

Einleitend schlägt Frau Dr. Termath das übergreifende Ziel im Bereich Wirtschafts- und Güterverkehr vor (Folie 8):

- **Entkopplung von Wirtschaftswachstum und CO₂-Emissionen des Güterverkehrs**

Anschließend gibt Frau Dr. Termath einen Überblick über die in den vorangegangenen Sitzungen beschlossenen Handlungsfelder und Strategien der AG Verkehr (Folie 9). Es folgt der Einstieg in die Zieldiskussion im Handlungsfeld Wirtschafts- und Güterverkehr. Hierfür wird von Seiten des MKULNV folgendes quantitative Ziel zur Diskussion gestellt:

- **Reduktion der CO₂-Emissionen des Güterverkehrs bis zum Jahr 2020 um 25% bezogen auf den Stand von 2010**

In diesem Zusammenhang wird auf Zahlen des LANUV zur Entwicklung der CO₂-Emissionen des Güterverkehrs verwiesen. Nach diesen Angaben sind die CO₂-Emissionen trotz Wirtschaftswachstum in den letzten Jahren recht konstant geblieben. Der Vorschlag einer weiteren Senkung der Emissionen um 25% durch die beschlossenen Strategien und Maßnahmen scheint vor diesem Hintergrund realistisch und eine geeignete Größe, um die Ziele des Klimaschutzgesetzes zu erreichen.

Bevor der Einstieg in die Diskussion des vorgeschlagenen Zielwerts erfolgt, gibt Herr Hover (VVWL) einen Input (Anlage 3). Zentrale Forderung des Vortrags ist die Stärkung aller Verkehrsträger.

Den Abschluss des TOPs bildet die Abstimmung der Beschreibung der Strategien in den Handlungsfeldern Wirtschafts- und Güterverkehr, Fahrzeugtechnik, Antriebsstoffe und Kraftstoffe sowie Stadt- und Verkehrsplanung (siehe Dokument „Kurzbeschreibung der Strategieziele im Klimaschutzplan NRW – AG 4 Verkehr“). Hierbei werden die Formulierung der Punkte „Beschreibung der Strategie“ und „Strategieziel“ gemeinsam finalisiert (Anlage 4).

Diskussion

Im Folgenden wird die Diskussion zusammengefasst wiedergegeben.

Diskussion zum Input

- Dem BUND liegen niedrigere Zahlen zur prognostizierten Zunahme des Wirtschafts- und Güterverkehrs vor.
- Auch wenn eine Kopplung von Wirtschaftswachstum und Ausstoß von CO₂-Emissionen gegeben ist, bedeute dies nicht automatisch einen weiteren Anstieg beider Größen im gleichen Umfang, da z.B. Fahrzeugmotoren von Lkw und Pkw effizienter werden oder eine Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die Schiene oder das Binnenschiff erfolgen könne.
- Ein Lkw nutzt die Straßen weitaus mehr ab als ein Pkw, was sich jedoch nicht in höheren Kosten für die Transportunternehmen bzw. die Kunden der transportierten Produkte niederschlägt. Preise/Kosten seien als zentrale Hebel einer Marktwirtschaft zu betrachten: So konnte man beispielsweise bei der Einführung der Maut Verlagerungen und eine bessere Ausnutzung von Effizienzpotentialen feststellen. Externe Kosten (u.a. Luftverschmutzung/Gesundheitsschäden, Zerstörung von Natur) sollten daher „eingepreist“ werden. Diesen Aussagen widerspricht Herr Hover und gibt zu bedenken, dass eine Kostenanhebung, die nicht europaweit erfolgt, eine Wettbewerbsverzerrung darstellt. Primär hätte dies ein Ausweichen auf Anbieter aus Billigländern und nicht den Wechsel des Verkehrsträgers zur Folge. Zudem hätten Preiserhöhungen im Straßengütersektor in der Vergangenheit nicht zu Verkehrsverlagerungen auf andere Verkehrsträger geführt.
- Bis zur Einführung des EU-Binnenmarktes 1993 waren EU-weit gültige Tarifentgelte in Kraft, die für einheitliche Wettbewerbsbedingungen hinsichtlich der Entlohnung der Fahrer sorgten. Seit diese abgeschafft worden seien, hätte gerade das deutsche Speditionsgewerbe zunehmend Marktanteile an die ausländische Konkurrenz aufgrund niedrigerer Lohnkosten verloren. Hier könnte eine Bundesratsinitiative seitens NRW erwogen werden, um auf EU-Ebene entsprechend faire Wettbewerbsbedingungen wieder herzustellen.
- Auch der Transitverkehr sei genauer zu betrachten. Es wird jedoch zu bedenken gegeben, dass der Handlungsspielraum des Landes hier aufgrund des freien Warentransports in der EU stark beschränkt ist. Außerdem würden durch den Transitverkehr Maut-Einnahmen erzielt.
- Die Ausdünnung des für den Schwerverkehr nutzbaren Straßenraums werde durch die fortschreitende Abnutzung der Infrastruktur und einen Reparaturstau weiter zunehmen. Geld für Reparaturen (z.B. von Brücken) stehe nicht zur Verfügung (siehe hierzu auch Bericht der Daehre-Kommission auf http://www.bundesrat.de/nn_8794/DE/gremienkonf/fachministerkonf/vmk/Sitzungen/12-12-19-abschlussbericht-komm-zukunft-vif.html?__nnn=true).
- Die Schiene richte sich an den Erfordernissen des Klimaschutzes aus: Eine Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene könnte den Anstieg der CO₂-

Emissionen im Güterverkehr reduzieren. Wenn der im Bundesverkehrswegeplan beschriebene Ausbau erfolge, könne die Schiene den Anstieg bewältigen. Der Ausbau sei zudem nicht beschränkt, sofern entsprechende Investitionsentscheidungen und wirtschaftliche Erwägungen getroffen werden.

- Die Herausforderung für den Klimaschutz resultiere aus dem absoluten Wachstum des Güterverkehrs. Mögliche Ansatzpunkte seien daher Grenzwerte für den CO₂-Ausstoß oder der Einsatz von kraftstoffeffizienten Lang-Lkws. Mit diesen Gigalinern (EuroCombi) werde das zulässige Höchstgewicht in der Regel nicht erreicht, da in erster Linie nach Volumen anstatt nach Gewicht geladen werde. Außerdem könne die Verteilung auf mehr Achsen unter Umständen sogar zu einer geringeren Abnutzung der Infrastruktur durch Lkw führen als dies derzeit der Fall ist. In diesem Zusammenhang wird jedoch darauf hingewiesen, dass bei schweren Massenguttransporten bereits heute eine Konkurrenz zwischen den Verkehrsträgern gegeben ist. So können aus der Effizienzsteigerung für den LKW durch Gigaliner auch ungewollte Verlagerungen von Schienengüterverkehren (zurück) auf die Straße resultieren.

Potential für die Einsparung von CO₂ durch die Schiene liege vor allem im Ausbau des Netzes zur Erhöhung der Kapazität sowie der weitgehenden Umstellung des Strombezugs von Schienenfahrzeugen auf erneuerbare Energien bis zum Jahr 2050. Das sei ein ganz zentraler Beitrag zur Zielerreichung. Insofern stelle sich die Frage, ob das bisher angedachte Ziel nicht zu wenig ambitiös ausfalle.

- Die Niederlande werden als Beispiel dafür genannt, wie eine Stadt/Region durch strikte ordnungspolitische Vorgaben vom Güterverkehr entlastet werden kann. Auch die Schweiz wird als Beispiel hierfür angeführt. In diesem Zusammenhang wird jedoch auch auf die besondere geographische Lage von Rotterdam als Verteilzentrum hingewiesen, die eine Nutzung des Schiffes begünstigt. Die Schweiz wiederum sei nicht dem EU-Recht unterworfen. Die Beispiele können daher nicht eins zu eins auf NRW übertragen werden. Außerdem enden diese ordnungspolitischen Vorgaben jeweils an der Grenze – hier erfolge dann häufig eine Verlagerung auf den Lkw.
- Allerdings böten gerade die vorbildlichen Vorgaben der beiden Länder NL und CH die Chance für NRW, diese aufzugreifen und entsprechend angepasst auch für NRW umzusetzen, was letztlich zeit- und kostensparend sein dürfte, weil zusätzliche Umladevorgänge vermieden würden.

Diskussion zur Zielfestlegung

- Die Angaben des LANUV bilden nach Ansicht einzelner Mitglieder keine geeignete Datengrundlage für einen Zielvorschlag. Als weitere Quelle wird der Jahresbericht des Umweltbundesamts (UBA) genannt, der im Straßen- und Güterverkehr leicht wachsende Zahlen nennt. Auch Zahlen des IFEU-Instituts könnten herangezogen werden. Um valide Daten zu erhalten, soll eine Datenerhebung über die Maut geprüft werden.
- Der Zielvorschlag zielt auf das Jahr 2020. Bei den Strategien wird jedoch in der Regel das Jahr 2050 als Zielhorizont angenommen. Außerdem sei zu bedenken, dass not-

wendige Maßnahmen nicht ausschließlich in der Zuständigkeit des Landes liegen und daher mehr Zeit benötigt wird.

- Es wird vorgeschlagen, mehrere Szenarien zu berechnen bzw. eine Spannbreite fest zu legen (z.B. von 5 – 35 Prozent).
- Auch beim Zielvorschlag für den Wirtschafts- und Güterverkehr sollte mit einem Modal Shift gearbeitet werden. Grundlage hierfür könnten ggf. Ansätze der Nachhaltigkeitsstrategie und der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie des Bundes ein.
- Es wird die Frage aufgeworfen, ob eine Fokussierung auf den Verkehrsbereich sinnvoll sei oder ob die Einbettung in die gesamte Wertschöpfungskette und Wirtschaftspolitik (Regionalisierung von Wirtschaftskreisläufen als ein zentraler Lösungsansatz zur Vermeidung von Verkehr) betrachtet werden müsse. Auch andere Bereiche wie Logistik sollten mitgedacht werden. Es wird erläutert, dass der Erstellung des Klimaschutzplans ein solcher ganzheitlicher Ansatz zugrunde liegt, die Bearbeitung jedoch zunächst in den unterschiedlichen Sektoren erfolge.
- Die Zunahme des Transports resultiere aus der Arbeitsteilung und den damit verbundenen größeren Distanzen.
- Bereits heute begonnene Maßnahmen wie beispielsweise die Umstellung auf erneuerbare Energien sowie Effizienzsteigerungen sprächen für eine mögliche Erreichung des vorgeschlagenen Zielvorschlags. Allerdings wird zu bedenken gegeben, dass die Umstellung auf effizientere Technologien bei Lkws und damit verbundene Effekte erst sehr langfristig spürbar sein dürften. Ein Beschleunigungseffekt könnte gegebenenfalls von der nächsten Euro-Norm ausgehen, die aller Voraussicht nach eine Spriteinsparpflicht enthält, allerdings würde diese auch nur für Neufahrzeuge gelten, so dass wohl von Effekten auch erst langfristig ausgegangen werden könne. Zur Argumentation über den Energiemix wird angemerkt, dass auch hierfür zunächst ein Technologiewechsel erforderlich wäre. Mindestens bis 2020 gebe es für den Lkw-Verkehr noch keine Alternative zum Diesel.
- Das für die Straße prognostizierte Güterverkehrswachstum zu einem erheblichen oder gar zum überwiegenden Teil auf die Schiene und Wasserstraße verlagern zu können, erscheint dem VVWL aufgrund der Menge unrealistisch. Für die Schiene werde – Wirtschaftswachstum vorausgesetzt – bis zum Jahr 2025 ein Wachstum von rund 40 % gegenüber heute erwartet. Würde man das erwartete Wachstum der Straße zusätzlich auf die Bahn verlagern wollen, müssten von der Bahn weitere rund 120 % an Zuwachs bewältigt werden. Dies ist nach Ansicht des VVWL selbst bei intensivstem Ausbau der Schiene unter besten Voraussetzungen nicht möglich.

Fazit der Zieldiskussion im Handlungsfeld Wirtschafts- und Güterverkehr

Der Zielvorschlag des MKULNV (Entkopplung von Wirtschaftswachstum und CO₂-Emissionen des Güterverkehrs durch Reduktion der CO₂-Emissionen des Güterverkehrs bis zum Jahr 2020 um 25% bezogen auf den Stand von 2010) wird verworfen. Stattdessen wird vorgeschlagen, das Ziel „Verlagerung der prognostizierten Verkehrszuwächse auf Schiene und Schifffahrt“ zu nehmen. Da das Ziel für das Handlungsfeld „Wirtschafts- und Güterverkehr“ jedoch nicht einvernehmlich festgelegt werden konnte, wird dies in der kommenden Sitzung noch einmal thematisiert.

Fazit zu den Strategiezielen in den Handlungsfeldern Wirtschafts- und Güterverkehr, Fahrzeugtechnik, Antriebsstoffe und Kraftstoffe sowie Stadt- und Verkehrsplanung

Für die Handlungsfelder „Wirtschafts- und Güterverkehr“ sowie „Fahrzeugtechnik, Antriebsstoffe und Kraftstoffe“ wurden einvernehmlich Strategieziele festgelegt (siehe Anlage 4). Einzige Ausnahme bildet die Strategie „Effiziente Nutzung aller Verkehrsträger“ (Handlungsfeld „Wirtschafts- und Güterverkehr“). Beschreibung und Ziel der Strategie konnten nicht einvernehmlich festgelegt werden (keine Zustimmung des VVWL und der IHK). *Im Nachgang der Sitzung wurde zwischen VVWL und MKULNV der folgende Kompromissvorschlag erarbeitet: „Effiziente modale Nutzung aller Verkehrsträger: Trotz des prognostizierten Güterverkehrswachstums steigen die THG-Emissionen des Güterverkehrs bis zum Jahr 2020 im Mittel und in den Folgejahren nicht an.“ Dieser wird auf der nächsten Sitzung zur Diskussion gestellt.*

Das Ziel für die Strategie "Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung" konnte nicht einvernehmlich festgelegt werden. In der Sitzung wurde folgendes Ziel vorgeschlagen:

Stadt- und Verkehrsplanung sollen so aufeinander abgestimmt werden, dass kurze Wege geschaffen und gesichert werden. MIV, ÖV und Nahmobilität sind gleichrangig zu behandeln (im Sinne des Aktionsplans Nahmobilität).

Der VVWL spricht sich in diesem Zusammenhang gegen eine Betrachtung aufgrund der Wegeanzahl aus, da eine Forderung nach Gleichrangigkeit den Eindruck gleicher Möglichkeiten bei der Verkehrsleistung unterstreiche. Nach Ansicht des VVWL werden jedoch beim MIV auch künftig in ganz erheblichem Ausmaß mehr Personenkilometer geleistet als bei Rad- oder Fußverkehren.

Das Ziel für die Strategie "Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung" wird daher in der kommenden Sitzung noch einmal thematisiert.

TOP 7 Maßnahmensteckbriefe – Vorstellung und weiteres Vorgehen

Inhalt des TOP

Die AG-Mitglieder bekommen eine Übersicht aller eingegangenen Maßnahmensteckbriefe zur Verfügung gestellt. Der Bearbeitungsstand der Maßnahmen ist jeweils anhand einer Einordnung in eine von drei Kategorien vermerkt. Das weitere Vorgehen zur Bearbeitung der Maßnahmen wird festgelegt.

Nächste Schritte

- Folgendes Vorgehen wird vereinbart:
 - Bei Steckbriefen der **Kategorie 1** handelt es sich um vollständig ausgefüllte Maßnahmensteckbriefe. Hier besteht kein weiterer Handlungsbedarf.
 - Bei Steckbriefen der **Kategorie 2** handelt es sich um lückenhafte Maßnahmensteckbriefe. Das Wuppertal Institut nimmt eine Konkretisierung der Maßnahmenbeschreibung vor und stellt diese dem verantwortlichen Akteur zur Verfügung (Frist: 6. Februar). Rückmeldungen sind dann bis zum 22. Februar möglich.
 - Bei Steckbriefen der **Kategorie 3** handelt es sich um Vorschläge ohne Maßnahmencharakter oder unausgefüllte Maßnahmensteckbriefe. Diese gehen mit der Bitte um Bearbeitung an den verantwortlichen Akteur zurück. Frist für die Rücksendung ist der 6. Februar. Eine finale Sichtung durch das Fachteam erfolgt ebenfalls bis zum 22. Februar.
- Wenn sinnvoll, werden einzelne Maßnahmen zu Maßnahmenbündeln zusammengefasst.
- Bei ausgewählten Steckbriefen nehmen Herr Gatzka (MBWSV) oder Herr Malburg (MBWSV) Kontakt mit den verantwortlichen Akteuren auf (z.B. wenn gesetzliche Regelungen zu konkretisieren sind).
- Herr Malburg lädt interessierte AG-Mitglieder zum Thema **Spritsparinitiative** ein. Hier sollen auch die relevanten Maßnahmen gebündelt werden. Eine Terminabstimmung über doodle erfolgt durch Herrn Malburg. Interessierte AG-Mitglieder sind: Herr Eckner, Herr Hamann, Herr Köster, Frau Schell, Herrn Schlegelmilch, Herr Suthold und Herr Werner.

TOP 8 Überlegungen zur Bewertung der Maßnahmensteckbriefe

Inhalt des TOP

Das weitere Vorgehen in Bezug auf die Maßnahmen wird vorgestellt. Die Maßnahmenvorschläge sollen mittels einer Online-Abfrage nach verschiedenen Kriterien von den AG-Mitgliedern bewertet werden. Frau Dr. Krüger stellt zwei verschiedene Möglichkeiten der Bewertung zur Diskussion.

Diskussionsergebnisse

Die AG-Mitglieder entscheiden sich für eine Darstellung auf einer Seite (Folie 11). Folgende Anpassungen sollen erfolgen:

- Ankreuzmöglichkeit „keine Angabe“ ergänzen
- Nein-Feld bei „Maßnahme empfehlen“ aufnehmen
- Statt „Kosten/Nutzen-Verhältnis“ besser „Nutzen/Kosten-Verhältnis“ schreiben
- „Synergien“ durch „Zusatznutzen“ ersetzen
- Adjektive zur Bewertung über jedem Kriterium angeben (hoch/gering, wenig/viel etc.)

Nächste Schritte

Die vorgeschlagenen Anpassungen werden auf ihre Umsetzbarkeit geprüft. Auch die Definition der einzelnen Kriterien wird nochmal kontrolliert.

TOP 9 Zusammenfassung, Ausblick und Verabschiedung

Inhalt des TOP

Frau Dr. Krüger skizziert das weitere Vorgehen. Nach der finalen Bearbeitung der Maßnahmensteckbriefe werden diese von den AG-Mitgliedern online bewertet. Parallel erstellt das Wuppertal Institut das Entwurfsszenario.

Der angestrebte Sitzungstermin im März ist hinfällig. Die AG-Mitglieder werden informiert, sobald der Termin feststeht.

FEEDBACK

- finde es gut, dass es eine Zwischensitzung war, hat Dampf rausgenommen, wunderbar als Team moderiert
- kam mehr zu Wort als letztes Mal, ohne Zeitdruck, Diskussion und Moderation angenehm
- externe Moderation grundsätzlich gut, aber schließe mich an, dass man heute konstruktiv diskutiert hat
- mehr Inhalte
- gut moderiert, konstruktiv
- Arbeitspaket ließ sich bewältigen (im Vergleich zur Sitzung vorher)
- angenehme Moderation, Wille zur Verständigung
- konstruktiv diskutiert
- sehr effizient, gute Meinungsbeiträge, aber in den letzten Sitzungen wurden auch die Grundlagen gelegt
- Tagesordnung umgesetzt
- Raum war auch besser als letztes Mal (Bestätigung durch weitere Teilnehmer)
- 1,5 Stunden Kreativzeit in der letzten Sitzung waren zu kurz
- besser als beim letzten Mal (hatte aber nichts mit der Moderation zu tun)

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 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
- Übersicht Zielvorschläge

Weitere Unterlagen

- Final abgestimmte Fassung des zweiten Sitzungsprotokolls

Im Rahmen der Sitzung wurden außerdem zur Verfügung gestellt

- Übersicht Maßnahmensteckbriefe inklusive Bearbeitungsstand

Anlagen zum Protokoll

1. Teilnehmerliste
2. Gezeigte Präsentation im Rahmen der Zwischensitzung AG 4 (separate Datei)
3. Gezeigte Präsentation von Herrn Hover, VVWL (Input Zieldiskussion Wirtschafts- und Güterverkehr, separate Datei)
4. Finalisierte Formulierung der Punkte „Beschreibung der Strategie“ und „Strategieziel“ (separate Datei)

Anlage 1: Teilnehmerliste

- | | |
|--|---------------------------|
| 1. ADAC Nordrhein | Suthold, Dr. Roman |
| 2. Bezirksregierung Köln | Diehl, Friedgard |
| 3. Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) e.V. | Henke, Notburga |
| 4. Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. | Rusche, Jörg |
| 5. Deutsche Bahn AG DB Umweltzentrum | Westenberger, Peter |
| 6. EffizienzCluster Management GmbH | Hülsmann, Thorsten |
| 7. EnergieAgentur.NRW | Köster, Dr. Frank |
| 8. EnergieAgentur.NRW | Albrecht, Marco |
| 9. Flughafen Köln/Bonn GmbH | Partsch, Martin |
| 10. Ford-Werke GmbH | Eckner, Martin |
| 11. IFOK GmbH | Vollmer, Anke Simone |
| 12. Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen | Malburg, Ulrich |
| 13. Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen | Gatzka, Dr. Rajmund |
| 14. Ministerium für Innovation, Wissenschaft und Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen | Muhm-Schneider, Alexandra |
| 15. Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen | Krüger, Dr. Christiane |
| 16. Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen | Schlegelmilch, Kai |
| 17. Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen | Termath, Dr. Sylke |
| 18. Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes Nordrhein-Westfalen | Stoschek, Dr. Barbara |

- | | |
|---|----------------------|
| 19. Niederrheinische Industrie- und Handelskammer
Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg | Hamann, Ocke |
| 20. PRO BAHN NRW e.V. | Mantel, Oliver |
| 21. Rewe-Zentral AG | Rothländer, Dr. Marc |
| 22. Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen | Schulz, Hartmut |
| 23. Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen | Thomas, Roland |
| 24. VCD Landesverband NRW e.V. | Werner, Patrik |
| 25. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) | Wente, Volker |
| 26. Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-
Westfalen e.V. (VVWL) | Hover, Markus |
| 27. Verbraucherzentrale NRW e. V. | Schell, Ulrike |
| 28. Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH | Gast, Alexandra |
| 29. Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH | Höhn, Anja |
| 30. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH | Hillebrand, Philipp |
| 31. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH | Jansen, Ulrich |

Anlage 2: Gezeigte Präsentation im Rahmen der Sitzung

Siehe separate Datei

Anlage 3: Gezeigte Präsentation von Herrn Hover, VVWL

Siehe separate Datei

Anlage 4: Finalisierte Beschreibung der Punkte „Beschreibung der Strategie“ und „Strategieziel“

Siehe separate Datei