



Zusammenfassung der Sitzungsergebnisse der Arbeitsgruppe 4 Verkehr

Stand: 26.11.2013

Hintergrund

Im Rahmen des Dialog- und Beteiligungsverfahrens zur Erarbeitung des Klimaschutzplans NRW wurden in insgesamt sechs Arbeitsgruppen Vorschläge für Strategien und Maßnahmen zur Umsetzung der Klimaschutzziele NRW erarbeitet.

Hierzu wurden in jeder Arbeitsgruppe zentrale Handlungsfelder identifiziert und für jedes Handlungsfeld Klimaschutzstrategien formuliert. Strategien beschreiben mittel- bis langfristige Zielsetzungen innerhalb des Handlungsfeldes (bis 2050) und orientieren sich an den verfügbaren Potentialen in NRW sowie an den Rahmenbedingungen. Sofern möglich, haben die Arbeitsgruppen quantitative Zielsetzungen zu diesen Strategien formuliert, die als Grundlage für die Szenarienrechnungen des Wuppertal Instituts verwendet werden.

Darauf aufbauend haben die Arbeitsgruppen für alle Strategien konkrete Maßnahmen gesammelt und bewertet. Die Maßnahmen hinterlegen die Strategien mit konkreten Umsetzungsinstrumenten (bspw. gesetzliche Regelung, Selbstverpflichtung, Förderprogramm usw.) und adressieren die entsprechende Handlungsebene (Land, Kommunen, Wirtschaft usw.). Maßnahmen orientieren sich vorrangig an der kurz- und mittelfristigen Zeitperspektive (z.B. bis 2020).

Das folgende Dokument fasst die Arbeitsergebnisse der *Arbeitsgruppe 4 Verkehr* zusammen: die von den Mitgliedern der Arbeitsgruppe identifizierten Handlungsfelder, die empfohlenen Strategien sowie die in der Arbeitsgruppe diskutierten und bewerteten Maßnahmenvorschläge. Die jeweils genannten zusätzlichen Hinweise sind kein abgestimmtes Ergebnis der Gesamt-AG. Bei der Interpretation der Bewertung ist zu beachten: In der AG sind die gesellschaftlichen Akteure (Wirtschaft, Umweltverbände, Gewerkschaften, Kirche, kommunale Spitzenverbände) so vertreten, dass das fachliche Spektrum umfassend abgedeckt ist – ohne einer proportionalen Verteilung gerecht zu werden.

Die der Maßnahmenauswahl in der Arbeitsgruppe zugrunde liegenden Maßnahmensteckbriefe liegen diesem Dokument als Anlage bei. Die Steckbriefe wurden von einzelnen Autoren verfasst und wurden in den Formulierungen in der Arbeitsgruppe nicht abgestimmt.

Auf Basis der vorliegenden Ergebnisse der Arbeitsgruppen wird nun auf Strategieebene eine Impactanalyse (Wirkungsanalyse) durchgeführt, die aufzeigen soll, welche weiteren (positiven und negativen) Auswirkungen die vorgeschlagenen Strategien neben der Treibhausgasminde- rung haben können. Im Anschluss wird diskutiert werden, ob vor diesem Hintergrund Anpassungen an Strategien, Zielsetzungen oder Maßnahmenempfehlungen notwendig sind.

1. Handlungsfeld Personenverkehr**1a) Strategien im Handlungsfeld Personenverkehr**

Im Handlungsfeld 1 – Personenverkehr wurden von den Arbeitsgruppenmitgliedern folgende zentralen Klimaschutzstrategien identifiziert:

Strategien	Kurzbeschreibung
1.1 Verlagerung von Pkw-Verkehr auf den Rad- und Fußverkehr	<p>Pkw-Verkehre sind durch vergleichsweise hohe fahrzeug- und personenkilometerspezifische CO₂-Emissionen gekennzeichnet. Der klimaschonende Rad- und Fußverkehr kann dort, wo die Möglichkeit dazu besteht, eine attraktive Alternative zum MIV darstellen. Daher umfasst diese Strategie unter anderem Infrastruktur- und Kommunikationsmaßnahmen zur Attraktivierung und zum Ausbau der (Wege-)Infrastruktur und zur Kommunikation der positiven ökonomischen, ökologischen und gesundheitlichen Aspekte von Rad- und Fußverkehr.</p> <p>Ziel der Strategie ist die klimaschutzzielorientierte Verlagerung von Verkehren vom Pkw zum Rad- und Fußverkehr.</p>
1.2 Verlagerung von Pkw-Verkehr auf SPNV und ÖPNV	<p>Pkw-Verkehre sind durch vergleichsweise hohe fahrzeug- und personenkilometerspezifische CO₂-Emissionen gekennzeichnet. Durch die Bereitstellung von attraktiven Alternativen zur Nutzung des MIV werden Anreize geschaffen, Fahrten im MIV auf den klimaschonenderen SPNV und ÖPNV zu verlagern. Vor allem in Ballungsräumen besteht ein großes Verlagerungspotential. Diese Strategie umfasst unter anderem Maßnahmen zur Bewerbung, zur Attraktivierung und zur Erweiterung des bestehenden Angebotes.</p> <p>Ziel der Strategie ist die klimaschutzzielorientierte Verlagerung von Verkehren vom Pkw zum ÖV.</p>
1.3 Betriebliches/kommunales Mobilitätsmanagement	<p>Unternehmen und Verwaltungen verursachen CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich, die sie durch ein optimiertes betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement reduzieren können. Dabei umfasst Mobilitätsmanagement drei Handlungsfelder: Erstens sind dies die Beschäftigtenverkehre, also die Verkehre der Beschäftigten auf dem Weg vom Wohn- zum Arbeitsort. Zweitens sind dies Verkehre, die mit Fahrzeugen des Fuhrparks erbracht werden. Drittens werden Dienstreisen betrachtet.</p> <p>Potenziale zur Minderung der CO₂-Emissionen im Beschäftigtenverkehr liegen einerseits in der Förderung der Nutzung klimaschonender Verkehrsmittel wie dem ÖPNV oder dem Fahrrad und andererseits bei Instrumenten wie der Telearbeit. Ein weiterer Ansatz ist die Förderung von Fahrgemeinschaften. Im Fuhrparkmanagement liegen die Minderungspotenziale in erster Linie im Einsatz von sparsamen Fahrzeugen und von Fahrzeugen die alternative Kraftstoffe oder Antriebskonzepte nutzen sowie in der Schulung von Fahrerinnen und Fahrern in einer kraftstoffsparenden Fahrweise. Dienstreisen können oftmals durch Video- und Telefonkonferenzen ersetzt werden.</p> <p>Ziel der Strategie ist ein effizientes Mobilitätsmanagement in Unternehmen und allen öffentlichen Verwaltungen in NRW.</p>
1.4 Änderung des Nutzerverhaltens	<p>Es sollen geeignete Rahmenbedingungen geschaffen werden, dass Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer unter anderem durch eine Änderung bei der Verkehrsmittelwahl und durch eine verbesserte Organisation ihrer Fahrten ihre verkehrsbedingten CO₂-Emissionen mindern. Potenziale zur Änderung des Nut-</p>

	<p>zerverhaltens liegen dabei in erster Linie in der Information über und die Bereitstellung von attraktiven Alternativen sowie in der Durchführung sensibilisierender Kommunikationsmaßnahmen.</p> <p>Ziel der Strategie ist die nachhaltige Sensibilisierung der Bevölkerung für die Belange des verkehrlichen Klimaschutzes.</p>
--	---

1b) Maßnahmenvorschläge im Handlungsfeld Personenverkehr

Im Handlungsfeld Personenverkehr wurden von den Arbeitsgruppenmitgliedern folgende Klimaschutzmaßnahmen zur Umsetzung der Strategien vorgeschlagen:

Strategie 1.1: Verlagerung von Pkw-Verkehr auf den Rad- und Fußverkehr

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.1.1	Projekt der Landesregierung: Einrichtung des Politikforums Nahmobilität
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll ein Politikforum Nahmobilität einrichten und in diesem Zusammenhang Dialogveranstaltungen für politisch Verantwortliche in Städten, Gemeinden und Landkreisen durchführen, um die Neuausrichtung kommunaler Verkehrspolitik im Hinblick auf die Förderung einer klimaschonenden Nahmobilität zu bewirken.
<i>Empfehlung der AG</i>	Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.1.2	Projekt der Landesregierung: Bewerbung der Mitgliedschaft in der AGFS
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll gemeinsam mit der AGFS für die Mitgliedschaft der Städte, Gemeinden und Kreise in der AGFS werben, um die Nahmobilität in NRW stärker als bisher als Basismobilität zu verankern.
<i>Empfehlung der AG</i>	Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.1.3	Projekt der Landesregierung: Mobilitäts-Leitlinien für Kommunen
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll in einem kooperativen Beteiligungsprozess unter Einbeziehung relevanter Akteure aus Bürgerschaft, Verwaltung, Politik, Wirtschaft u.a. ein Mobilitätsleitbild für Kommunen erstellen, um die kommunale Verkehrspolitik stärker als bisher auf die Förderung von klimaschonenden Verkehrsträgern auszurichten.
<i>Empfehlung der AG</i>	Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.1.4	Rechtliche Regelung und Förderung: Optimierung der Signalisierung zugunsten des Rad- und Fußverkehrs
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll geeignete finanzielle Rahmenbedingungen schaffen und sich - falls notwendig - auf Bundesebene für er-

	forderliche rechtliche Änderungen einsetzen, um die Kommunen zu unterstützen, bei der Umstellung von Lichtsignalanlagen die Belange des Rad- und Fußverkehrs stärker zu berücksichtigen. Ziel dieser Maßnahme ist es, die Attraktivität des Rad- und Fußverkehrs zu steigern.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	
Maßnahmenvorschlag Nr. 1.1.5	Projekt der Landesregierung: Leitfaden Nahmobilität für politische Entscheidungsträger
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll gemeinsam mit Kommunen einen Leitfaden Nahmobilität für politische Entscheidungsträger als Argumentationshilfe bei diesbezüglichen kommunalen Entscheidungen erstellen.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Strategie 1.2: Verlagerung von Pkw-Verkehr auf SPNV und ÖPNV

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.2.1	Initiative auf Bundesebene: Sicherstellung der Finanzierung des ÖPNV im Rahmen des Bundesregionalisierungsgesetzes
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll sich in den entsprechenden Gremien dafür einsetzen, dass die staatliche Kofinanzierung der Aufgabenträger des ÖV durch die Bundesmittel im Rahmen des Bundesregionalisierungsgesetzes stärker als bisher bedarfsentsprechend fortgeschrieben wird. Ziel ist es, dass Bus und Bahn als klimafreundliche Verkehrsträger konkurrenzfähig bleiben.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.2.2	Rechtliche Regelung und Förderung: Einrichtung von Mobilpunkten in Städten zur optimalen Verknüpfung von Car Sharing, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll die rechtlichen Rahmenbedingungen schaffen und die Kommunen fördern, um die Nutzung von Car Sharing auszuweiten und optimal mit den Verkehrsträgern des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) zu verknüpfen.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.2.3	Rechtliche Regelung und Förderung: Qualitativ und quantitativ verbesserter Ausbau des Öffentlichen Verkehrs
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll die finanzielle Förderung des qualitativen und quantitativen Ausbaus öffentlicher Verkehrsmittel ausweiten und die Verteilung der zusätzlichen Gelder an klimaschutzrelevante Kriterien knüpfen. Es können u.a. Engpässe im Netz beseitigt oder Kapazitätsverbesserungen durch Taktverdichtungen bzw. den Einsatz von Doppelstockwagen sowie Busspuren nach individueller Problemlage ermöglicht werden.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen</i>	

<i>gen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	
--	--

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.2.4	Projekt der Landesregierung: Prüfung der Klimaschutzrelevanz von Einrichtung und Ausbau regionaler Schnellbuslinien
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll eine Studie in Auftrag geben, die im Hinblick auf Klimaschutzaspekte die Effizienz von Einrichtung bzw. Ausbau regionaler Schnellbuslinien in bestimmten Regionen des Landes prüft. Als Beispiele können die Schnellbuslinien S 50 - S 90 im Münsterland dienen.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.2.5	Förderung: Bewirtschaftung von Beschäftigtenparkplätzen an Verwaltungsstandorten, Schulen und weiteren städtischen Behörden und Eigenbetrieben
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll eine Bewirtschaftung von Beschäftigtenparkplätzen in kommunalem Eigentum an Schulen und bei städtischen Behörden fördern, die dazu geeignet ist, den in diesen Einrichtungen Beschäftigten einen Anreiz zu bieten, auf den ÖPNV oder das Fahrrad umzusteigen. In Landesministerien können die Beschäftigten bereits jetzt eine Parkberechtigung nur durch Erwerb eines Monatsticket für den ÖPNV erlangen.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.2.6	Projekt der Landesregierung: Prüfung der Weiterentwicklung von Anreizinstrumenten zur Erhöhung der Fahrgastzahlen im ÖPNV
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll eine Studie vergeben, in deren Rahmen die bestehenden tariflichen Angebote mit dem Ziel geprüft werden, ob über sinnvolle Weiterentwicklungen, die mit Preisreduzierungen einhergehen, Nutzerinnen und Nutzer des motorisierten Individualverkehrs zum Umstieg auf den ÖPNV motiviert werden.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG hinsichtlich der Aufnahme in den KSP unterschiedlich bewertet.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	<p>Gegenargumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Keine Studie erforderlich; wurde an mehreren Stellen bereits erschöpfend diskutiert; Tagesgeschäft der Verkehrsunternehmen – Verweis auf bestehende Studien (z.B. Mobil4You, Mo-SiM); sinnvoller wäre, zunächst deren Ergebnisse zu sichten – Verweis auf Ergebnisse der Zukunftskommission ÖPNV (Zielvorgaben; Umsetzung ist Aufgabe der Unternehmen) – Sachstandsbeschreibung im Steckbrief umstritten – „Beschreibung“ im Steckbrief umstritten: Preisreduzierung ist nicht der einzige Anreiz; Kostenstruktur zu berücksichtigen (Fixkosten/variable Kosten) – Kosteneffizienz umstritten – Örtlichen Hintergrund berücksichtigen; landesweite Studie nicht sinnvoll

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.2.7	Initiative auf Bundesebene: Befreiung des elektrifizierten ÖPNV von der Stromsteuer
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll eine Initiative auf Bundesebene zur Befreiung der Betreiberinnen und Betreiber von elektrisch betriebenen ÖPNV- und SPNV-Angeboten von der Stromsteuer einleiten, um den Betreiberinnen und Betreibern, Aufgabenträgerinnen und Aufgabenträgern die Finanzierung von Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und SPNV zu erleichtern.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.2.8	Rechtliche Regelung und Förderung: Optimierung der Klimafreundlichkeit des ÖPNV durch alternative Konzepte auf schwach ausgelasteten Strecken
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll die geeigneten finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen schaffen, um ÖPNV-Auftraggeberinnen und -Auftraggeber und Verkehrsunternehmen bei der Entwicklung intelligenten Nahverkehrskonzepte zu unterstützen, durch die bestehende ÖPNV-Angebote in Schwachlastzeiten und nachfrage-schwachen Räumen wirtschaftlicher und flexibler gestaltet werden können. Ziel ist es, den ÖPNV auch auf schwach ausgelasteten Strecken oder zu nachfrageärmeren Zeiten, z.B. durch den Einsatz von Rufbussen und Anruf-Sammeltaxen, attraktiv zu gestalten.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Strategie 1.3: Betriebliches/kommunales Mobilitätsmanagement

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.3.1	Förderung: Modellprojekt Kommunales Mobilitätsmanagement
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll die Erstellung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten zur Veränderung der Verkehrsnachfrage beispielhaft in zwei Modellkommunen fördern, um aufzuzeigen, dass bei abgestimmter Planung der Personenverkehr attraktiver und nachhaltiger gestaltet werden kann.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.3.2	Förderung: Zertifikat Mobilitätsmanagement unter der Dachmarke Mobil.Pro.Fit
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll den Start des Projektes fördern, in dessen Rahmen durch ein Workshop- und Beratungsprogramm mit anschließender Zertifizierung die mit einem Mobilitätsmanagement verbundenen Nutzenpotentiale gehoben werden sollen. Ziel ist es, unter der Dachmarke „Mobil.Pro.Fit“ Unternehmen zu motivieren, die Mobilität ihrer Beschäftigten auf dem Weg von der Wohnung zur Arbeit, aber auch auf Dienst- und Geschäftsreisen nachhaltig und klimafreundlich zu gestalten.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen</i>	

<i>gen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	
--	--

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.3.3	Projekt der Landesregierung: Weiterentwicklung des Netzwerks „Verkehrssicheres NRW“ zu einem landesweiten Netzwerk für Verkehrssicherheit und Mobilitätsmanagement
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll das Netzwerk „Verkehrssicheres NRW“ bei gleichzeitiger Erweiterung um die Unterstützungsleistung für kommunales Mobilitätsmanagement verstetigen. Dadurch soll langfristig ein Unterstützungssystem für die Kommunen im Hinblick auf eine zukunftsfähige, multimodale und sichere Mobilität etabliert werden.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Strategie 1.4: Änderung des Nutzerverhaltens

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.4.1	Lehrpläne: Stärkere Verankerung der Mobilitätserziehung in den Lehrplänen des Landes
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll die Mobilitätserziehung stärker in den Lehrplänen des Landes verankern, um bereits bei Schülerinnen und Schülern ein im Sinne des Umwelt- und Klimaschutzes nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu fördern.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.4.2	Initiative auf Bundesebene: Novellierung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV)
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll eine Initiative auf Bundesebene zur Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV) einleiten, um die Verbraucherinformation zu den CO ₂ -Emissionen von PKW zu verbessern.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.4.3	Projekt der Landesregierung: Kommunikationskampagne „Sprintsparinitiative“
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll unter Einbeziehung relevanter Akteure ein Gesamtkonzept für eine Kommunikationskampagne mit Berücksichtigung unterschiedlicher Medien, Zielgruppen und Kommunikationskanälen erstellen, um motorisierte Verkehrsteilnehmer zu einem sparsameren Fahrverhalten zu motivieren.
<i>Empfehlung der AG</i>	Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.4.4	Initiative auf Bundesebene: Herabsetzen der Höchstgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften auf Tempo 30
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll eine Initiative auf Bundesebene für eine Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) einleiten, um Tempo 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften zu etablieren, weil dadurch THG-Emissionsminderungen erwartet werden können.
<i>Empfehlung der AG</i>	Von der AG hinsichtlich der Aufnahme in den KSP unterschiedlich bewertet.
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	Gegenargumente: <ul style="list-style-type: none"> – Positive Klimaschutzaspekte gering, keine Akzeptanz, zeitlich und räumlich differenzierte Beschränkungen werden als sinnvoller erachtet (ADAC) – Tempolimit ist in erster Linie ein Verkehrssicherheitsthema und sollte deshalb im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramm 2014 thematisiert werden (MBWSV) – Klimaschutzeffekt nicht nachgewiesen, negative Effekte auf die Verkehrssicherheit (Ford AG)

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.4.5	Förderung: Kampagne NRW-KIDS-MOBIL
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll die Kampagne NRW-KIDS-MOBIL fördern. Dabei geht es um einen Austausch von Ideen und erfolgreichen Aktivitäten zur Verbesserung des Mobilitätsbewusstseins bei Kindern mit dem Ziel, die individuellen Anfahrten per Pkw zu Kita und Schule zu reduzieren.
<i>Empfehlung der AG</i>	Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.4.6	Beratung und Information zum Umwelt- und Mobilitätsverhalten
<i>Kurzbeschreibung</i>	Geeignete Institutionen sollen ihr Umweltberatungsangebot zu einer Umwelt- und Mobilitätsberatung weiterentwickeln, um die Verbraucherinnen und Verbraucher bei ihren Bemühungen um klimaverträgliche Mobilität zu unterstützen.
<i>Empfehlung der AG</i>	Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.4.7	Förderung: Ausweitung der Beratungen zu Klimaschutzaspekten bei Kauf und Nutzung eines Pkw
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll geeignete Organisationen finanziell bei der Ausweitung ihrer Beratungstätigkeit und der Aufbereitung relevanter Informationen zu Klimaschutzaspekten bei Kauf und Nutzung von Pkw unterstützen.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.4.8	Initiative auf Bundesebene: Tempolimit 120 km/h auf BAB in NRW
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll eine Initiative auf Bundesebene für ein Tempolimit 120 km/h auf BAB in NRW einleiten, um die CO ₂ -Emissionen bei Autofahrten zu senken.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG hinsichtlich der Aufnahme in den KSP unterschiedlich bewertet.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	Gegenargumente: <ul style="list-style-type: none"> – Positive Klimaschutzaspekte gering, keine Akzeptanz, zeitlich und räumlich differenzierte Beschränkungen werden als sinnvoller erachtet (ADAC) – Tempolimit ist in erster Linie ein Verkehrssicherheitsthema und sollte deshalb im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms 2014 thematisiert werden (MBWSV)

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.4.9	Initiative auf Bundesebene: Herabsetzen der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen auf Tempo 100
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll eine Initiative auf Bundesebene für eine Änderung der StVO einleiten, um Tempo 100 km/h auf Autobahnen sowie Tempo 80 km/h auf Autobahnabschnitten in der Nähe von Wohnbebauung als Höchstgeschwindigkeit zu etablieren, weil dadurch THG-Emissionsminderungen erwartet werden können
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG hinsichtlich der Aufnahme in den KSP unterschiedlich bewertet.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	Gegenargumente: <ul style="list-style-type: none"> – Positive Klimaschutzaspekte gering, keine Akzeptanz, zeitlich und räumlich differenzierte Beschränkungen werden als sinnvoller erachtet (ADAC) – Tempolimit ist in erster Linie ein Verkehrssicherheitsthema und sollte deshalb im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms 2014 thematisiert werden (MBWSV)

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.4.10	Initiative auf Bundesebene: Herabsetzen der Höchstgeschwindigkeit auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften auf Tempo 80
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll eine Initiative auf Bundesebene für eine Änderung der StVO einleiten, um Tempo 80 km/h als Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften zu etablieren, weil dadurch THG-Emissionsminderungen erwartet werden können
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG hinsichtlich der Aufnahme in den KSP unterschiedlich bewertet.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	Gegenargumente: <ul style="list-style-type: none"> – Positive Klimaschutzaspekte gering, keine Akzeptanz, zeitlich und räumlich differenzierte Beschränkungen werden als sinnvoller erachtet (ADAC) – Tempolimit ist in erster Linie ein Verkehrssicherheitsthema und sollte deshalb im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramm 2014 thematisiert werden (MBWSV)

Maßnahmenvorschlag Nr. 1.4.11	Projekt der Landesregierung: „Mobilitäts-Wende NRW“ und „NRW Klimafreundlich mobil“
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll unter Einbeziehung relevanter Akteure aus u.a. Verbraucher-, Umwelt- und Verkehrsverbänden sowie den Verkehrsverbänden Konzepte für Öffentlichkeitskampagnen im Sinne einer klimafreundlichen Mobilität erstellen.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

2. Handlungsfeld Wirtschafts- und Güterverkehr**2a) Strategien im Handlungsfeld Wirtschafts- und Güterverkehr**

Im Handlungsfeld 2 – Wirtschafts- und Güterverkehr wurden von den Arbeitsgruppenmitgliedern folgende zentralen Klimaschutzstrategien identifiziert:

Strategie	Kurzbeschreibung
2.1 Effiziente Gestaltung von Produktions- und Transportketten	<p>Für die Zukunft ist mit einem Anstieg des Güterverkehrsaufkommens zu rechnen. Die Optimierung der damit verbundenen Produktions- und Transportketten kann das Verkehrsaufkommen im Güterverkehr auf der Straße, der Schiene und den Wasserstraßen in NRW mindern und die prognostizierten Zuwächse abschwächen. Im Rahmen dieser Strategie bestehen Potenziale beispielsweise in der Optimierung von Produktionsabläufen und ihrer Abstimmung untereinander. So können Zulieferverkehre optimiert werden, Leerfahrten vermieden und die Auslastung der im Zulieferverkehr (und im Weitertransport der Produkte und Halbprodukte) eingesetzten Verkehrsträger erhöht werden.</p> <p>Ziel der Strategie ist die Bewältigung des prognostizierten Güterverkehrsaufkommens mit den geringstmöglichen THG-Emissionen.</p>
2.2 Herausforderungen durch Online-Handel/ Expresslieferungen kleinteiliger Sendungen direkt an den Konsumenten bewältigen	<p>Die Zunahme des Online-Handels hat in der jüngeren Vergangenheit zu einer starken Zunahme kleinteiliger Lieferverkehre „auf der letzten Meile“ geführt. Potenziale zum Gegensteuern und zur Minderung des Fahrtenaufkommens beziehungsweise zur Abschwächung des weiteren Anstiegs liegen in erster Linie in einer verstärkten Bündelung der Lieferungen und in der Sensibilisierung der Kundinnen und Kunden.</p> <p>Ziel der Strategie ist die Identifizierung und Quantifizierung neuer aus der Distribution kleinteiliger Sendungen resultierender Herausforderungen, um Ziele und Minderungsmaßnahmen abzuleiten.</p>
2.3 Effiziente co-modale Nutzung aller Verkehrsträger	<p>Für den Güterverkehr sind unterschiedliche Verkehrsträger relevant. Es werden geeignete Rahmenbedingungen dafür geschaffen, dass jeder Verkehrsträger dort, wo er aus der Perspektive des Klimaschutzes und der volkswirtschaftlichen Kosten das ideale Verkehrsmittel ist, eingesetzt wird.</p> <p>Auf diese Weise soll der prognostizierte starke Zuwachs des Güterverkehrsaufkommens bewältigt werden. Um vor diesem Hintergrund ein langfristiges Absinken der THG-Emissionen zu erreichen, hat die Kapazitätserweiterung bei Schiff und Schiene besondere Bedeutung.</p> <p>Ziel der Strategie ist die langfristige Senkung der THG-Emissionen des Güterverkehrs trotz des prognostizierten Güterverkehrswachstums.¹</p>

¹ Die Akteure aus der Wirtschaft (Joachim Brendel, IHK Nord-Westfalen; Martin Eckner, Ford Werke GmbH; Ocke Hamann, Niederrheinische IHK Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg, Marcus Hover, VVWL Nordrhein-Westfalen e.V.; Christian Negele, Duisburger Hafen AG; Martin Partsch, Flughafen Köln-Bonn GmbH; Jörg Rusche, BDB e.V.) halten das Ziel aus heutiger Sicht für nicht realistisch.

2b) Maßnahmenvorschläge im Handlungsfeld Wirtschafts- und Güterverkehr

Im Handlungsfeld 2 – Wirtschafts- und Güterverkehr wurden von den Arbeitsgruppenmitgliedern folgende Klimaschutzmaßnahmen zur Umsetzung der Strategien vorgeschlagen:

Strategie 2.1: Effiziente Gestaltung von Produktions- und Transportketten

Maßnahmenvorschlag Nr. 2.1.1	Förderung: Entwicklung betrieblicher Verantwortungssysteme zur ganzheitlichen Betrachtung und Optimierung unternehmerischer Prozesse und deren ökonomischen, ökologischen und sozialen Effekte
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll die Entwicklung betrieblicher Verantwortungssysteme fördern, die der Effizienzsteigerung, Ressourcenschonung und Emissionsreduzierung in logistischen Prozessen dienen. Ziel ist eine ganzheitliche Betrachtung und Optimierung unternehmerischer Prozesse und deren ökonomischer, ökologischer und sozialer Auswirkungen.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 2.1.2	Förderung: Entwicklung von IT-Lösungen zur unternehmensübergreifenden Steigerung von Effizienz, Ressourcenschonung und Emissionsreduzierung
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll die Entwicklung von IT-Lösungen zur unternehmensübergreifenden Steigerung von Effizienz, Ressourcenschonung und Emissionsreduzierung fördern. Ziel ist die ganzheitliche Betrachtung sowie die effektive und effiziente Gestaltung und Optimierung von Prozessen in unternehmensübergreifenden Wertschöpfungs-Netzwerken.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 2.1.3	Projekt der Landesregierung: Effizientere Nutzung der Straßeninfrastruktur durch Lang-Lkw
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll sich an dem laufenden bundesweiten Feldversuch zur Erprobung des Lang-Lkw beteiligen, um u.a. dessen Klimaeffekt zu überprüfen.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG hinsichtlich der Aufnahme in den KSP unterschiedlich bewertet.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	Gegenargument: <ul style="list-style-type: none"> – Im Koalitionsvertrag 2012-2017 wird der bundesweite Modellversuch mit Riesen-Lkw weiter abgelehnt.

Maßnahmenvorschlag Nr. 2.1.4	Förderung: Alternative Kühlkonzepte für Lieferfahrzeuge
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll die Forschung für alternative Kühlkonzepte für Lieferfahrzeuge mit dem Ziel der CO ₂ -Reduktion im temperaturgeführten Transport von Lebensmitteln auf der Straße fördern.
<i>Empfehlung der AG</i>	Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 2.1.5	Förderung: Informationstechniken zur Gestaltung ökologisch und ökonomisch nachhaltiger Logistiknetze
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll den Einsatz von Informationstechniken organisatorisch und finanziell fördern, die geeignet sind, um Verkehrsströme im Sinne eines bestmöglichen Verkehrsflusses und damit auch zur Verringerung verkehrsbedingter Emissionen zu lenken.
<i>Empfehlung der AG</i>	Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 2.1.6	Förderung: Urban Retail Logistics - Integrierte Belieferungskonzepte, effiziente Ressourcennutzung
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll zur Weiterentwicklung der Feindistribution in städtischen Räumen Forschungsprogramme für die Logistik auf der letzten Meile fördern, um unnötige Transporte zu vermeiden.
<i>Empfehlung der AG</i>	Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 2.1.7	Förderung: Qualifizierungs- und Bildungskonzepte für die Logistikbranche
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll die Entwicklung und Durchführung von Qualifizierungs- und Studienkonzepten für die Logistikbranche fördern, um die Beschäftigten zur Optimierung effizienter und somit klimaverträglicher Logistikprozesse zu befähigen.
<i>Empfehlung der AG</i>	Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 2.1.8	Förderung: Berichterstattung/ Wettbewerb zum Thema herausragende Aktivitäten in den Bereichen Handel und Logistik zur Vermeidung unnötiger Transporte
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll Öffentlichkeitsarbeit organisatorisch und finanziell fördern, damit die Konsumentinnen und Konsumenten über die Auswirkungen ihrer Kaufentscheidungen auf logistische Prozesse und damit auf den CO ₂ -Ausstoß informiert werden und Umdenkprozesse eingeleitet werden können. Ziel ist es, regionale Wertschöpfungsketten zu fördern, um unnötige Transporte und entsprechende externe Effekte zu vermeiden.
<i>Empfehlung der AG</i>	Von der AG hinsichtlich der Aufnahme in den KSP unterschiedlich bewertet.
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen</i>	Gegenargument:

<i>gen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Eine global angewandte Stärkung des Regionalitätsprinzips hätte für die exportorientierte deutsche Volkswirtschaft erhebliche negative Konsequenzen. Zudem fördert die Abschottung regionaler Märkte die Bildung von Monopol-/Oligopolstrukturen, was letztlich zu einer Erhöhung der Verbraucherpreise führt (IHK).
--	--

Strategie 2.2: Herausforderungen durch Online-Handel/ Expresslieferungen kleinteiliger Sendungen direkt an den Konsumenten bewältigen

Maßnahmenvorschlag Nr. 2.2.1	Projekt der Landesregierung: Studie zu den klimarelevanten Auswirkungen des Onlinehandels für die individuelle CO₂-Bilanz
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll eine Studie zur Klimabelastung durch den Onlinehandel (elektronischer Handel bzw. Second Hand/Weiterverkauf) im Vergleich zum entsprechenden konventionellen Handel in NRW beauftragen. Konkret soll die Frage untersucht werden, ob und ggf. in welchem Umfang durch Online-Handel verkehrsbedingte CO ₂ -Emissionen seitens Wirtschaft bzw. Verbraucherschaft erhöht werden. Die Untersuchung sollte sich fokussieren auf die Bereiche Elektronikgeräte, Textilien/Schuhe, Bücher sowie Lebensmittel. Die Bilanz sollte Hinweise geben auf mögliche Einsparpotenziale und eventuellen Handlungsbedarf.
<i>Empfehlung der AG</i>	Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Strategie 2.3: Effiziente co-modale Nutzung aller Verkehrsträger

Maßnahmenvorschlag Nr. 2.3.1	Rechtliche Regelungen, Wissenschaftlicher Beirat: Verbesserung der Strukturen für den Güterverkehr auf der Schiene durch Ertüchtigung und Ausbau der notwendigen Infrastruktur
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll in ihren Plänen, insbesondere im Landesentwicklungsplan (LEP), die Rahmenbedingungen so gestalten, dass der Ausbau der Schieneninfrastruktur stärker als bisher gefördert wird, um mehr Straßengüterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Zudem soll sie einen wissenschaftlichen Beirat für Intermodalität installieren.
<i>Empfehlung der AG</i>	Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 2.3.2	Runder Tisch: Reaktivierung vorhandener Gleisanschlüsse für Gewerbegebiete und Unternehmen
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll die relevanten Akteure vor Ort an einen Tisch bringen, um Möglichkeiten zur Reaktivierung von Gleisanschlüssen zu diskutieren. Ziel ist die Verlagerung von Straßengüterverkehren auf die Schiene.
<i>Empfehlung der AG</i>	Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

3. Handlungsfeld Fahrzeugtechnik und Kraftstoffe

3a) Strategien im Handlungsfeld Fahrzeugtechnik und Kraftstoffe

Im Handlungsfeld 3 – Fahrzeugtechnik und Kraftstoffe wurden von den Arbeitsgruppenmitgliedern folgende zentralen Klimaschutzstrategien identifiziert:

Strategie	Kurzbeschreibung
<p>3.1 Erhöhung des Anteils sparsamer Fahrzeuge und alternativer Antriebe</p>	<p>Durch die vermehrte Nutzung sparsamer Fahrzeuge, insbesondere Pkw, kann die je Fahrzeugkilometer emittierte CO₂-Menge reduziert werden. Ferner soll der Anteil von Fahrzeugen mit CO₂-sparenden alternativen Antriebskonzepten wie Elektromotor oder Wasserstoffbrennstoffzellen erhöht werden. Die Strategie umfasst Maßnahmen zur Beschleunigung der Entwicklung, Markteinführung und Marktdurchdringung von solchen Fahrzeugen.</p> <p>Ziel der Strategie ist die deutliche Senkung des kilometerspezifischen CO₂-Ausstoßes im Flottendurchschnitt, insbesondere durch eine erhebliche Steigerung des Anteils entsprechend geeigneter Fahrzeuge an der Gesamtflotte in NRW</p>
<p>3.2 Förderung alternativer Kraftstoffe</p>	<p>Mittlerweile gibt es Entwicklungskonzepte für sparsame Pkw, leichte und schwere Nutzfahrzeuge (Lieferwagen, Lkw, Busse) die CO₂-sparende Antriebskonzepte nutzen. Das Ziel ist es, den Anteil dieser CO₂-sparenden Fahrzeuge an der Gesamtflotte zu erhöhen. Da diese Antriebssysteme mit Ausnahme weniger Elektrofahrzeuge noch keine Serienreife erreicht haben und erst mittelfristig zur Verfügung stehen werden, ist die Förderung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten in diesem Bereich in NRW durch das Land ein sinnvoller Ansatz.</p> <p>Ziel der Strategie ist die erhebliche Steigerung des Anteils an klimafreundlichen Kraftstoffen am Gesamtkraftstoffverbrauch in NRW</p>

3b) Maßnahmenvorschläge im Handlungsfeld Fahrzeugtechnik und Kraftstoffe

Im Handlungsfeld 2 – Fahrzeugtechnik und Kraftstoffe wurden von den Arbeitsgruppenmitgliedern folgende Klimaschutzmaßnahmen zur Umsetzung der Strategien vorgeschlagen:

Strategie 3.1: Erhöhung des Anteils sparsamer Fahrzeuge und alternativer Antriebe

<p>Maßnahmenvorschlag Nr. 3.1.1</p>	<p>Projekt der Landesregierung: Fortschreibung Masterplan Elektromobilität</p>
<p><i>Kurzbeschreibung</i></p>	<p>Die Landesregierung soll ihre Strategien zur Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Masterplans fortschreiben, um die Klimaschutzpotentiale dieses innovativen Antriebes und dessen Etablierung am Markt weiter zu fördern.</p>
<p><i>Empfehlung der AG</i></p>	<p><i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i></p>
<p><i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i></p>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 3.1.2	Förderung: Forschung und Entwicklung zur Elektromobilität und zur Effizienzsteigerung von Antrieben und Einsatz alternativer Antriebe
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll im Rahmen von EU-Förderprogrammen ab 2014 Projekte unterstützen, die sich auf eine Effizienzsteigerung von Antriebstechnologien beziehen. Ziel ist es, Forschung und Entwicklung in den Bereichen Fahrzeugtechnik, elektrische Speicherung sowie Infrastruktur und Netze zu unterstützen und so die Marktreife von alternativen Antrieben zu beschleunigen.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 3.1.3	Projekt der Landesregierung: Kommunikations- und Informationskampagnen zur Elektromobilität und zu Alternativen Antrieben
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll mit geeigneten Maßnahmen die Öffentlichkeit über Chancen von Elektromobilität und anderen alternativen Antrieben informieren, um die Akzeptanz für alternative Fahrzeugantriebe zu stärken.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 3.1.4	Förderung: Beschleunigung der Entwicklung und der Marktdurchdringung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll ein Förderprogramm für elektrisch betriebene Fahrzeuge auflegen. Das Ziel dieser Maßnahme ist die Beschleunigung der Entwicklung der Elektromobilität von Pkw hin zu technischer und organisatorischer Marktreife. Ferner soll die Marktdurchdringung durch die Schaffung von Kaufanreizen für entsprechende Fahrzeuge gefördert werden.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 3.1.5	Förderung: Ausbau der Versorgungsinfrastruktur für Wasserstoff
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll den bedarfs- und klimaschutzgerechten Bau und temporär den Betrieb von Wasserstofftankstellen zur Versorgung von Brennstoffzellenfahrzeugen fördern.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 3.1.6	Förderung: Einsatz wasserstoffbetriebener Busse im Regelbetrieb
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll den Einsatz von Bussen mit Wasserstoffbrennstoffzellenantrieb und den Ausbau von Wasserstofftankstellen nach bedarfsgerechten Gesichtspunkten fördern. Ziel dieser Maßnahme ist die Integration wasserstoffbetriebener Busse in den emissionsfreien Regelbetrieb und der Einsatz von erneuerbaren Energien im Straßenverkehr.

<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 3.1.7	Initiative auf Bundesebene: Eco-Taxi Zertifikat für NRW
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll eine Initiative auf Bundesebene zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes einleiten, damit die Voraussetzungen geschaffen werden, besonders umwelt- und klimafreundliche Taxen mit einem EcoTaxi-Zertifikat auszuzeichnen. Ziel ist es, bis 2020 mindestens zehn Prozent der NRW-Taxiflotte auf besonders umweltfreundliche Fahrzeuge umzustellen.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 3.1.8	Förderung: Modellprojekte zur Steigerung der Alltagstauglichkeit und Akzeptanz von Elektromobilität und weiteren alternativen Antrieben
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll Demonstrationsprojekte fördern, in denen die Alltagstauglichkeit alternativer Antriebe aufgezeigt wird, um die Marktreife derartiger Fahrzeuge zu beschleunigen sowie neue nutzerorientierte und wirtschaftliche Geschäftsmodelle voranzubringen.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Strategie 3.2: Förderung alternativer Kraftstoffe

Maßnahmenvorschlag Nr. 3.2.1	Initiative auf Bundesebene und Förderung: Erzeugung von Biokraftstoffen aus Rest- und Abfallstoffen
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll sich in den geeigneten Gremien dafür einsetzen, dass die EU-rechtlichen Vorgaben so angepasst werden, dass Biokraftstoffe der 2. Generation wettbewerbsfähig werden, sowie Markteinführungsprogramme für diese Kraftstoffe aufgelegt werden. Die Landesregierung soll zusätzlich entsprechende Landesforschung fördern.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 3.2.2	Projekt der Landesregierung: Einrichtung eines Runden Tisches zur Diskussion über die Umstellung des Strombezugs für Straßenbahnen/ Stadtbahnen und Stadtbahnstationen auf regenerative Energien
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll die in Frage kommenden Verkehrsbetriebe zu einem Runden Tisch einladen, um zu ermitteln, wie die Umstellung des Strombezugs auf regenerative Energien befördert werden kann. Es soll ein Austausch zu bereits realisierten best-practice-Beispielen stattfinden und diskutiert werden, welche Möglichkeiten das Land hat, die Umstellung zu unterstützen.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>

<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	Zusätzliche Hinweise: <ul style="list-style-type: none">- Beschränkung auf Erfahrungsaustausch- Klimaschutzbeitrag umstritten
---	--

4. Handlungsfeld Infrastruktur**4a) Strategien im Handlungsfeld Infrastruktur**

Im Handlungsfeld 4 - Infrastruktur wurden von den Arbeitsgruppenmitgliedern folgende zentralen Klimaschutzstrategien identifiziert:

Strategie	Kurzbeschreibung
4.1 Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung	<p>Die Erreichbarkeit der städtischen Kernbereiche ist für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den Liefer- und Entsorgungsverkehr, den ÖV sowie den Rad- und Fußverkehr gleichrangig zu gewährleisten. Dazu bedarf es einer deutlich stärkeren Abstimmung von Stadtplanung und Verkehrsplanung aufeinander, als es in vielen Kommunen in NRW derzeit der Fall ist.</p> <p>Ziel der Strategie ist die Abstimmung von Stadt- und Verkehrsplanung aufeinander, damit in Siedlungsräumen kurze Wege geschaffen beziehungsweise erhalten werden</p>
4.2 Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur	<p>Für sämtliche im Güter- und Wirtschaftsverkehr relevanten Verkehrsträger ist es von Bedeutung, die bestehende (Wege-) Infrastruktur zu erhalten und zu ertüchtigen. Dies umfasst insbesondere die Beseitigung von Engstellen im Straßen- und Schienennetz, auf den Wasserstraßen und in den Häfen, ebenso wie unter Klimaschutzaspekten sinnvolle Lückenschlüsse. Auch die Anpassung bestehender Brückenbauwerke oder ähnlicher Einrichtungen, die den Anforderungen nicht mehr entsprechen, an die derzeitigen und zukünftigen Erfordernisse des Gütertransportes, spielt dabei eine Rolle.</p> <p>Ziel der Strategie ist die Bereitstellung organisatorischer und finanzieller Ressourcen, die eine zeitnahe, dauerhafte und flächendeckende Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur gewährleisten</p>
4.3 Optimierung des Verkehrsflusses	<p>Neben der Motorisierung eines Fahrzeuges wirkt sich in hohem Maße auch der Fahrzyklus auf den Kraftstoffverbrauch und somit auf die CO₂-Emissionen aus. Mit der Optimierung des Verkehrsflusses wird daher in erster Linie kein Wechsel zwischen den Verkehrsträgern hin zu CO₂-ärmeren oder CO₂-freien Verkehrsträgern angestrebt, sondern vielmehr eine Minderung des kilometerspezifischen Energieverbrauchs der Fahrzeuge durch eine Verstärkung der Fahrt. Dies ist insbesondere im übergeordneten Straßennetz von Bedeutung. Mögliche Handlungsoptionen sind vom Verkehrsaufkommen abhängige Regelungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, aber auch der Ausbau der (Straßen-) Infrastruktur oder die verkehrsabhängige Freigabe des Seitenstreifens bei Autobahnen in den Hauptverkehrszeiten.</p> <p>Ziel der Strategie ist die Ausstattung des Verkehrsnetzes in NRW mit dynamischen Systemen zur Optimierung des Verkehrsflusses</p>

4b) Maßnahmenvorschläge im Handlungsfeld Infrastruktur

Im Handlungsfeld 4 - Infrastruktur wurden von den Arbeitsgruppenmitgliedern folgende Klimaschutzmaßnahmen zur Umsetzung der Strategien vorgeschlagen:

Strategie 4.1: Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung

Maßnahmenvorschlag Nr. 4.1.1	Initiative auf Bundesebene: Weiterentwicklung der Grundsteuer zu einer Flächennutzungssteuer
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll eine Initiative auf Bundesebene einleiten, um die Grundsteuer zu einer Flächennutzungssteuer weiterzuentwickeln, damit ein stärkerer Anreiz besteht, innerstädtische Siedlungsbrachen wieder zu nutzen.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG hinsichtlich der Aufnahme in den KSP unterschiedlich bewertet.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	Gegenargument: - Die Maßnahme ist aus der Strategie nicht ableitbar. Es handelt sich vielmehr um ein Thema, das im Rahmen der Flächennutzungsplanung relevant ist. Ein unmittelbarer Bezug zu den Zielen des Klimaschutzplans ist nicht gegeben (IHK).

Maßnahmenvorschlag Nr. 4.1.2	Rechtliche Regelung: Neuaufstellung des LEP unter stärkerer Berücksichtigung von klimawirksamen Aspekten der Siedlungsentwicklung
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll die derzeit laufende Neuaufstellung des LEP an den Zielen der flächen- und verkehrssparenden Siedlungsentwicklung sowie der Umstellung der Energieversorgung auf erneuerbare Energien ausrichten.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 4.1.3	Förderung: Interkommunale Kooperation
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll die interkommunale Zusammenarbeit durch die Subventionierung von Projekten zwischen benachbarten Kommunen fördern. Ziel ist es, deren Planung optimal abzustimmen und verkehrsinduzierende Infrastrukturen zu vermeiden.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 4.1.4	Förderung: Brachflächenrevitalisierung und Innenentwicklung
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll die Städtebauförderung so ausgestalten, dass die Revitalisierung bestehender Brachflächen gegenüber der Neuentwicklung von Flächen deutlich bevorzugt wird. Ziel ist es, kurze Wege in der Stadt zu realisieren, die verstärkt zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 4.1.5	Projekt der Landesregierung und Förderung: Initiative „Kombinierter Verkehr und Logistik NRW“
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll ein Konzept für eine Initiative „Kombinierter Verkehr und Logistik NRW“ zur Sicherung geeigneter Flächen für multimodale Umschlaganlagen erstellen. Um eine optimale Verkehrsanbindung dieser Flächen zu erreichen, sollen auf der Grundlage eines Wettbewerbes Modellprojekte von Unternehmen des Kombinierten Verkehrs und der Logistik gefördert werden.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 4.1.6	Initiative auf Bundesebene: Weiterentwicklung der Grunderwerbsteuer zu einer Neuversiegelungssteuer
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll eine Initiative auf Bundesebene einleiten, um die bestehende Grunderwerbsteuer zu einer Neuversiegelungssteuer weiterzuentwickeln und so den Flächenverbrauch einzudämmen und städtebauliche Innenentwicklung zu stärken.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG hinsichtlich der Aufnahme in den KSP unterschiedlich bewertet</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	Gegenargument: - Die Maßnahme ist aus der Strategie nicht ableitbar. Es handelt sich vielmehr um ein Thema, das im Rahmen der Flächennutzungsplanung relevant ist. Ein unmittelbarer Bezug zu den Zielen des Klimaschutzplans ist nicht gegeben (IHK).

Strategie 4.2: Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur

Maßnahmenvorschlag Nr. 4.2.1	Initiative auf Bundesebene und rechtliche Regelungen: Seehäfen-Hinterlandverkehre besser anbinden
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll Einfluss auf die europäischen und nationalen rechtlichen Vorschriften nehmen und ihre eigenen Vorschriften mit dem Ziel ändern, die Hafenstandorte in NRW besser anzubinden und dadurch zu stärken. (Ausbaugesetze für alle Verkehrsträger, Haushaltsgesetze des Bundes und der Länder am Rhein, Verkehrswegeplanung, staatliche Hafenkonzeppte, Benennung zur Kofinanzierung für Transeuropäische Netze (TEN)). Ziel ist es, Multimodalität zu erhöhen und Verkehre auf klimafreundliche Verkehrsträger zu verlagern.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 4.2.2	Projekt der Landesregierung: Studie zur Verbesserung der Stromversorgung für Kühl-Lkw auf Bundesautobahn (BAB)-Raststätte
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll im Rahmen einer Machbarkeitsstudie prüfen, wie parkende Lkw extern und effizient mit Strom für den Betrieb von Kühlaggregaten versorgt werden können. Dabei geht es insbesondere um die Installation von Stromtankstellen oder Ladesäulen auf großen BAB-Rastplätzen sowie die Entwicklung

	geeigneter Abrechnungssysteme. Ziel ist es, CO ₂ -, Lärm- und Luftschadstoffemissionen zu vermeiden, die bisher dadurch entstehen, dass die Kühlaggregate mit Hilfe des Lkw-Motors mit Strom versorgt werden.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 4.2.3	Initiative auf Bundesebene: Straße finanziert Straße
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll eine Initiative auf Bundesebene einleiten, mit dem Ziel, die Bundesmittel für bedarfsgerechten Erhalt, Aus- und Neubau der Straßeninfrastruktur zu erhöhen. Ziel ist die Verbesserung des Verkehrsflusses und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG hinsichtlich der Aufnahme in den KSP unterschiedlich bewertet.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	Gegenargument: <ul style="list-style-type: none"> – Der Erhalt der bestehenden Infrastruktur muss Vorrang haben. Gegen den Straßenneubau sprechen die Folgekosten bzw. Instandhaltungskosten, die mit berücksichtigt werden müssen. Ferner sprechen die damit verbundene Flächenzerschneidung und die Zersiedelung sowie die weitere Zunahme des Straßenverkehrs dagegen (BUND). – Eine aus der Gesamthematik einer nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung losgelöste Initiative „Straße finanziert Straße“ steht im Widerspruch zur Haltung des MBWSV und zur Beschlusslage der Verkehrsministerkonferenz (MBWSV)..

Maßnahmenvorschlag Nr. 4.2.4	Projekt der Landesregierung: Prüfung von Maßnahmen zur Motivation von PKW-Nutzern während der Wartezeit an roten Ampeln den Motor auszustellen
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll eine Studie in Auftrag geben, die unter Berücksichtigung verschiedener Kriterien (u.a. Größe der Kreuzung, Verkehrsdichte, Effizienz unter Klimaschutzaspekten) Maßnahmen erarbeitet, die insbesondere die Pkw-Fahrer zum Motorstopp während der Rotphasen motivieren, um so eine Minderung des Kraftstoffverbrauchs zu erreichen.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG hinsichtlich der Aufnahme in den KSP unterschiedlich bewertet.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	Gegenargumente: <ul style="list-style-type: none"> – Technische Entwicklung (Start/Stopp-Automatik) kommt „sowieso“; keine Studie erforderlich – Eine Beschränkung auf Restrotampeln („Änderungen an Lichtsignalanlagen“) ist nicht sinnvoll – Verhaltensmaßnahmen sind bereits in Maßnahme „Spritsparinitiative“ berücksichtigt

Strategie 4.3: Optimierung des Verkehrsflusses

Maßnahmenvorschlag Nr. 4.3.1	Projekt der Landesregierung: Optimierung der verkehrstelematischen Infrastruktur
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll die Planung, Finanzierung und Umsetzung straßenverkehrstelematischer Maßnahmen über die Bereitstellung erforderlicher Finanzmittel im Haushalt vorantreiben. Ziel ist die Verbesserung des Verkehrsflusses und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit.

<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Maßnahmenvorschlag Nr. 4.3.2	Projekt der Landesregierung: Beseitigung von Engstellen im Autobahnnetz durch Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel im Haushalt
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die Landesregierung soll die Engstellen im Autobahnnetz in NRW beseitigen, indem sie die erforderlichen Finanzmittel bereitstellt. Das Ziel ist es, durch eine Verminderung von Stauereignissen und die Verbesserung des Verkehrsflusses auf Autobahnen den Energieverbrauch sowohl des Pkw- als auch des Straßengüterverkehrs zu mindern.
<i>Empfehlung der AG</i>	<i>Von der AG einvernehmlich zur Aufnahme in den KSP empfohlen.</i>
<i>Zusätzliche Hinweise / Ergänzungen / Gründe für die unterschiedliche Bewertung</i>	

Liste der beteiligten Institutionen

1. ADAC Nordrhein (vertritt auch ADAC Westfalen und Ostwestfalen-Lippe)
2. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.
3. Bezirksregierung Köln (gemeinsamer Vertreter für die Bezirksregierungen Arnsberg, Detmold, Düsseldorf, Münster)
4. Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) e.V. (benannt vom Landesbüro der Naturschutzverbände)
5. Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB)
6. Deutsche Bahn AG DB Umweltzentrum
7. Deutsche Post AG
8. Deutsches Kraftfahrzeug-Gewerbe Landesverband NRW (benannt vom Westdeutschen Handwerkskammertag)
9. Duisburger Hafen AG
10. ee energy engineers GmbH c/o Wissenschaftspark Gelsenkirchen (benannt von Modellregion Elektromobilität NRW)
11. EffizienzCluster Management GmbH
12. EnergieAgentur.NRW
13. Flughafen Köln/Bonn GmbH
14. Ford-Werke GmbH (benannt vom Verband der Automobilindustrie)
15. Handwerkskammer Münster (benannt vom Westdeutschen Handwerkskammertag)
16. Landesbüro der Naturschutzverbände
17. Landkreistag Nordrhein-Westfalen
18. Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
19. Ministerium für Innovation, Wissenschaft und Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen
20. Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
21. Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes Nordrhein-Westfalen
22. Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg
23. PRO BAHN NRW e.V.
24. Rewe-Zentral AG
25. Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen
26. Stadt Hamm Stadtplanungsamt (benannt vom Deutschen Städtetag)
27. Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen
28. Universität Duisburg Essen (für EffizienzCluster Management GmbH)

29. VCD Landesverband NRW e.V.
30. ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft Landesbezirk Nordrhein-Westfalen
(benannt vom DGB NRW)
31. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)
32. Verband kommunaler Unternehmen e. V. (VKU)
33. Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. (VVWL)
34. Verbraucherzentrale NRW e. V.
35. Verkehrsverbund Rein-Sieg GmbH
36. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR)
37. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH