



ERGEBNISPROTOKOLL  
- ABGESTIMMTE FASSUNG -

---

## Arbeitsgruppe 4 Verkehr

---

3. Sitzung am 30.04.2013

Düsseldorf, 14. Juni 2013

## Inhalt

3. Sitzung der Arbeitsgruppe 4 Verkehr .....	2
Ablauf der Sitzung .....	2
Ergebnisse.....	2
TOP 1 Begrüßung und Einführung.....	2
TOP 2 Modellrechnung Verkehr: Vorstellung und Diskussion .....	3
TOP 3 Endgültige Formulierung der Strategieziele.....	5
TOP 4 Vorstellung des vorläufigen Gesamtszenarios (Entwurf).....	7
TOP 5 Erstes Stimmungsbild der Online-Bewertung der Klimaschutzmaßnahmen und weiteres Vorgehen .....	7
TOP 6 Ausblick und Verabschiedung .....	9
Weitere Hinweise.....	10
Im Vorfeld der Sitzung bereitgestellte Unterlagen.....	10
Anlagen zum Protokoll .....	11
Anlage 1: Teilnehmerliste .....	11
Anlage 2: Gezeigte Präsentation im Rahmen der Sitzung.....	12

## 3. Sitzung der Arbeitsgruppe 4 Verkehr

Sitzungsort: MKULNV

Moderation: Dr. Christiane Krüger und Dr. Sylke Termath

### Ablauf der Sitzung

TOP 1	Begrüßung und Einführung
TOP 2	Modellrechnung Verkehr: Vorstellung und Diskussion
TOP 3	Endgültige Formulierung der Strategieziele
<i>Mittagsimbiss</i>	
TOP 4	Vorstellung des vorläufigen Gesamt szenarios (Entwurf)
TOP 5	Erstes Stimmungsbild der Online-Bewertung der Klimaschutzmaßnahmen und weiteres Vorgehen
<i>Kaffee-Pause</i>	
TOP 6	Ausblick und Verabschiedung

Abbildung 1: Ablauf der Sitzung

## Ergebnisse

### TOP 1 Begrüßung und Einführung

#### Inhalt des TOP

Frau Dr. Krüger begrüßt die AG-Mitglieder von Seiten der AG-Leitung und des Fachteams. Im Mittelpunkt der Sitzung stehen die Modellrechnungen des Wuppertal Instituts für den Bereich Verkehr. Außerdem werden erste Ergebnisse der zwischenzeitlich erfolgten Online-Bewertung der Maßnahmen vorgestellt. Frau Dr. Krüger weist auf eine Ergänzung der Tagesordnung hin: Am Nachmittag werden die ersten Ergebnisse der Berechnung des Gesamt-Entwurfsszenarios von Herrn Dr. Dahlen präsentiert; der vorläufige Entwurf wird außerdem im Laufe des Tages im Online-Bereich zur Verfügung gestellt.

Das Sitzungsprotokoll soll künftig kürzer gehalten werden und stärker auf Ergebnisse fokussieren. Sofern Diskussionsbeiträge aufgenommen werden, geschieht dies in personalisierter Form.

Frau Dr. Krüger dankt den Vertretern der Wirtschaft für das verfasste Positionspapier. Das Papier zeige Sorgen und Bedenken der Wirtschaft, die ernst zu nehmen seien. Allerdings solle in einem Prozess wie diesem zunächst auch frei und vielfältig gedacht werden. In keinem Fall bestehe das Ziel des Prozesses zur Erarbeitung des Klimaschutzplans darin, den Wirtschaftsstandort NRW zu schwächen. Das kann auch daran erkannt werden, dass dem vom Wuppertal Institut verwendeten Modellsystem ein – wenn auch moderates – Wirtschaftswachstum zu Grunde liegt. Das Positionspapier kann im internen Bereich unter [www.klimaschutz.nrw.de/klimaschutzplan-im-dialog](http://www.klimaschutz.nrw.de/klimaschutzplan-im-dialog) abgerufen werden.

## TOP 2 Modellrechnung Verkehr: Vorstellung und Diskussion

### Inhalt des TOP

Einleitend fasst Frau Dr. Termath die Ergebnisse der Zwischensitzung am 24. Januar 2013 zusammen und listet die seinerzeit vereinbarten Variantenrechnungen für den Personen- und für den Güterverkehr zur möglichen Entwicklung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen auf. Das Ziel ist es zu entscheiden, welche Varianten (und somit welche Annahmen) für den Sektor Verkehr in das Entwurfsszenario eingehen sollen (Folien 5-8).

<b>Handlungsfeld Personenverkehr</b>	
<b>Variante 1</b>	Modal split Personenverkehr „AGfS“
<b>Variante 2</b>	Modal split Personenverkehr „UBA“
<b>Handlungsfeld Wirtschafts- und Güterverkehr</b>	
<b>Variante 3</b>	starker Güterverkehrszuwachs, der jeweils zur Hälfte durch Schiff und Schiene erbracht wird
<b>Variante 4</b>	moderater Güterverkehrszuwachs, der jeweils zur Hälfte durch Schiff und Schiene erbracht wird
<b>Variante 5</b>	Starker Güterverkehrszuwachs, von dem ein moderater Güterverkehrszuwachs (Variante 4) jeweils zur Hälfte durch Schiff und Schiene erbracht wird. Der restliche Güterverkehrszuwachs wird auf der Straße erbracht.

Anschließend stellt Herr Jansen die Annahmen und Ergebnisse der Variantenberechnung im Detail vor (Folien 9-36). Es folgt eine Diskussion der Ergebnisse sowie die Auswahl der Varianten für das Entwurfsszenario.

## Ergebnisse

Aus den Variantenrechnungen 1 und 2 lässt sich für das Handlungsfeld Personenverkehr Folgendes ableiten:

- Das größte Minderungspotenzial liegt bei der Fahrzeugtechnik und den Kraftstoffen
- Die höchstmögliche Verlagerung von motorisiertem Personenverkehr auf Rad- und Fußverkehr ist anzustreben. Dies vor allem in den Ballungsräumen, wo die Wege kurz sind. Hier besteht zudem besonders großer Handlungsbedarf auch aus Gründen des Gesundheitsschutzes (Lärm, Luftschadstoffe). Dabei sind allerdings auch die Auswirkungen auf den ÖPNV-Markt zu beachten.
- Bezogen auf den Gesamttraum NRW ist der Modal split „UBA“ ein ambitioniertes Ziel.

Aus der Diskussion der Variantenrechnungen 3, 4 und 5 für das Handlungsfeld Güterverkehr ist festzuhalten:

- Bezüglich der Entwicklung des Güterverkehrszuwaches bestehen unterschiedliche Auffassungen. Frau Henke vom BUND spricht sich für die Annahme der niedrigeren Zuwachsrates aus Variante 4 aus. Die AG hält aber mehrheitlich den höheren Zuwachs (Varianten 3 und 5) für die Szenarioberechnungen besser geeignet, weil es sich um die anerkannte Prognose des Bundes handelt.
- Alle Variantenrechnungen zeigen, dass in den kommenden Jahren auf Schiff und Schiene enorme Güterverkehrszuwächse bewältigt werden müssen. Aus den Rechnungen ist abzuleiten, dass auch der Straßengüterverkehr in den nächsten Jahren weiter zunehmen wird, wenn der Güterverkehr insgesamt im prognostizierten Ausmaß wächst. Der VCD führt aus, dass durch eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr insbesondere auf Bus und Bahn der Zuwachs auf der Straße, im Sinne einer effizienteren Nutzung des Straßennetzes, besser bewältigt werden kann.

Die AG-Mitglieder sprechen sich dafür aus, die folgenden Varianten in das Entwurfsszenario aufzunehmen:

<b>Handlungsfeld Personenverkehr</b>	
<b>Variante 2</b>	Modal split Personenverkehr „UBA“
<b>Handlungsfeld Wirtschafts- und Güterverkehr</b>	
<b>Variante 5</b>	<p>Starker Güterverkehrszuwachs, von dem ungefähr die Hälfte in gleichen Anteilen von Schiff (+40% bis 2030, +109% bis 2050) und Schiene (+52% bis 20130, +140% bis 2050) erbracht werden, die dadurch im selben Ausmaß, wie in der o.g. Variante 4 anwachsen müssen.</p> <p>Die andere Hälfte des Güterverkehrszuwachs wird auf der Straße (+ 46% bis 2030, + 55 % bis 2050) erbracht.</p>

### Verabredungen und nächste Schritte

Das Wuppertal Institut stellt den AG-Mitgliedern zusätzliche Informationen zu den Annahmen für die Variantenrechnungen und der Gesamtszenarienrechnung zur Verfügung. Folgende wesentliche Punkte sind aufzunehmen:

- Annahmen zur Entwicklung Verkehrsleistung im motorisierten Personenverkehr und zu den Verlagerungen auf den Fuß- und Radverkehr (zwischenzeitlich im Dokument "Beschreibung Variantenberechnung" ergänzt)
- Erläuterung, wie die THG-Emissionen des Stromverbrauchs von Schienenverkehr und Elektromobilität in der Gesamtszenarienrechnung erfasst werden (zwischenzeitlich in der Tabelle Grundannahmen Verkehr ergänzt)
- Annahmen zum Nettoanteil des im Ausland getankten Sprits (zwischenzeitlich in der Tabelle Grundannahmen Verkehr ergänzt)

Ferner sollen die neuen Prognosen des sich derzeit in der Überarbeitung befindlichen Bundesverkehrswegeplans und der künftige Umgang mit Biokraftstoffen im Klimaschutzplanprozess in den Folgejahren berücksichtigt werden.

## TOP 3 Endgültige Formulierung der Strategieziele

### Inhalt des TOP

Gegenstand des Tagesordnungspunktes ist die endgültige Formulierung der bisher nicht einvernehmlich festgelegten Strategien in den Handlungsfeldern Wirtschafts- und Güterverkehr

bzw. Stadt- und Verkehrsplanung. Hierfür werden von der AG-Leitung Formulierungsvorschläge unterbreitet, die mit der AG diskutiert und endabgestimmt werden.

## Ergebnisse

Als finale Formulierung der beiden Strategien wird festgelegt:

<b>Handlungsfeld Wirtschafts- und Güterverkehr</b>	
<b>Beschreibung der Strategie</b>	<b>Effiziente co-modale Nutzung aller Verkehrsträger</b> Mit dieser Strategie wird das Ziel verfolgt, die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass die im Güterverkehr relevanten Verkehrsträger in der Form genutzt werden können, dass jeder Verkehrsträger dort, wo er aus der Perspektive des Klimaschutzes und der volkswirtschaftlichen Kosten das ideale Verkehrsmittel ist, eingesetzt wird. Der prognostizierte starke Zuwachs des Güterverkehrsaufkommens kann nur durch Optimierung aller Verkehrsträger bewältigt werden. Um vor diesem Hintergrund ein langfristiges Absinken der THG-Emissionen zu erreichen, hat die Kapazitätserweiterung bei Schiff und Schiene besondere Bedeutung.
<b>Strategieziel</b>	Trotz des prognostizierten Güterverkehrswachstums sinken die THG-Emissionen des Güterverkehrs langfristig.

<b>Handlungsfeld Wirtschafts- und Güterverkehr</b>	
<b>Beschreibung der Strategie</b>	<b>Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung</b> Diese Strategie verfolgt zum Ziel, die Stadtplanung und die Verkehrsplanung deutlich stärker aufeinander abzustimmen, als es in vielen Kommunen in NRW derzeit der Fall ist.
<b>Strategieziel</b>	Stadt- und Verkehrsplanung sollen so aufeinander abgestimmt werden, dass kurze Wege geschaffen und gesichert werden. Die Erreichbarkeit der städtischen Kernbereiche ist für den Motorisierten Individualverkehr (MIV), Liefer-/Entsorgungsverkehr, Öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie Rad- und Fußverkehr gleichrangig zu gewährleisten.

## **Nächste Schritte**

Das Dokument mit den in der Zwischensitzung am 24.01.2013 und dieser Sitzung abgestimmten Strategien wird mit dem Ergebnisvermerk versandt. Falls noch Einsprüche gegen die Strategiekurzbeschreibungen und –ziele bestehen, sind diese bis zum **14.06.2013** an die Kontaktstelle zu übermitteln.

## **TOP 4 Vorstellung des vorläufigen Gesamtszenarios (Entwurf)**

### **Inhalt des TOP und nächste Schritte**

Herr Dr. Dahlen präsentiert die ersten Ergebnisse des Gesamt-Entwurfsszenarios auf Basis der Berechnungen des Wuppertal Instituts (Folien 41-52) und stellt den weiteren Zeitplan zur Erarbeitung des Klimaschutzplans NRW vor (Folien 53-54). Frau Dr. Krüger weist eingangs darauf hin, dass das Wuppertal Institut für sein Entwurfsszenario für den Teil Verkehr die Varianten 1 und 3 zugrunde gelegt hat. Dies wird nach der Entscheidung der AG am Vormittag (siehe TOP 2) beim Rechnungslauf für das Akteursszenario, in dem die Einwände aus den Arbeitsgruppen dann aufgenommen werden entsprechend berücksichtigt. Mit den geänderten Annahmen aus der AG Verkehr – die Varianten 2 und 5 (siehe TOP 2) sollen in dieses Szenario einfließen – wird die CO<sub>2</sub>-Reduktion im Sektor Verkehr dann voraussichtlich geringer ausfallen als im ersten Entwurf.

Nachdem alle Arbeitsgruppen getagt haben, werden die gesammelten Rückmeldungen zum ersten Entwurfsszenario dem Koordinierungskreis vorgelegt. Nach der Sitzung des Koordinierungskreises am 11. Juni soll der Rechenlauf zum Akteursszenario erfolgen.

## **TOP 5 Erstes Stimmungsbild der Online-Bewertung der Klimaschutzmaßnahmen und weiteres Vorgehen**

### **Inhalt des TOP**

Das Wuppertal Institut hat eine erste überschlägige Auswertung von zwei Fragen der Online-Bewertung der Klimaschutzmaßnahmen durch die AG-Mitglieder vorgenommen. Die AG-Teilnehmer bekommen die Ergebnisse als Tischvorlage zur Verfügung gestellt (siehe auch Folien 55-60); Herr Jansen präsentierte beispielhaft die ersten Ergebnisse für den Bereich Personenverkehr.

Der tiefe Einstieg in die Maßnahmendiskussion ist für die nächste Sitzung vorgesehen. Hierfür wird eine Arbeit in Kleingruppen sowie mögliche Leitfragen zur Diskussion gestellt und weitere Anregungen gesammelt.



Die vorgeschlagenen Leitfragen lauten:

- Fehlen Maßnahmen?
- Sind alle Klimaschutzstrategien ausreichend mit Maßnahmen unterlegt?
- Welche Maßnahmen haben höchste Priorität?
- Welche Maßnahmen sollen nicht weiterverfolgt werden?

## Ergebnisse

- Eine Arbeit in Kleingruppen (ggf. mit Rotationsmöglichkeit) wird für die vierte Sitzung zu den Maßnahmen befürwortet. Hierbei ist darauf zu achten, dass alle Ergebnisse im Anschluss im Plenum zusammengeführt werden und entsprechende Diskussionsmöglichkeit besteht.
- Die Leitfragen werden als prägnant und passend beurteilt. Ergänzt werden soll eine grobe Einstufung der Kosten einer Maßnahme. Die AG-Mitglieder sollen hierfür zur nächsten Sitzung Einschätzungen zur Größenordnung der Kosten von Maßnahmen (Gesamtaufwand) mitbringen, die von ihnen eingereicht wurden. Diese Einschätzungen sollten in folgenden Stufen vorgenommen werden:
  - S = Kosten von 0 bis 1 Millionen Euro
  - M = Kosten größer 1 bis 100 Millionen Euro
  - L = Kosten größer 100 Millionen bis 1 Milliarde Euro
  - XL = Kosten über eine Milliarde Euro

Zu Beginn der nächsten Sitzung soll jede Maßnahme der entsprechenden Kostenstufe zugeordnet werden, so dass diese Information für die Arbeit in den Kleingruppen zur Verfügung steht.

## Vereinbarungen und nächste Schritte

- Jeder Akteur hat zur nächsten Sitzung für die von ihm eingereichte Maßnahme die Kostenstufe parat.
- Die vollständige Auswertung der Online-Abfrage inklusive der anonymen Kommentare stellt das Wuppertal Institut den AG-Mitgliedern im Vorfeld der vierten Sitzung zur Verfügung.
- In Vorbereitung auf die nächste Sitzung soll das WI prüfen und ggf. umsetzen, welche Maßnahmen zusammengefasst werden können (z.B. Maßnahmen zum Thema Fahrrad oder Bildung im Handlungsfeld Personenverkehr). Hierbei sind auch Überschneidungen und Widersprüche zu prüfen.
- Das Wuppertal Institut wird im Anschluss an die vierte Sitzung prüfen, inwieweit die Strategien ausreichend mit Maßnahmen hinterlegt sind. Die Ergebnisse sollten in einer fünften Sitzung thematisiert werden.

## TOP 6 Ausblick und Verabschiedung

### Inhalt des TOP

Frau Dr. Krüger und Frau Dr. Termath skizzieren das weitere Vorgehen. Die nächste Sitzung findet am **Donnerstag, den 27. Juni, von 10 bis 17 Uhr**, im MKULNV statt. Ziel der Sitzung ist es, viele Maßnahmen möglichst einvernehmlich in den Klimaschutzplan einzubringen – wo die Maßnahmen unterschiedlich bewertet werden, werden die Sachgründe dafür entlang der Kriterien entsprechend dokumentiert.

## Weitere Hinweise

**Dokumentation:** Das vorliegende Protokoll wurde mit den beteiligten Akteuren abgestimmt und ist in dieser Fassung öffentlich.

### Ihr Ansprechpartner für zwischenzeitliche Fragen ist:

Kontaktstelle Klimaschutzplan

Tel. : 0211 99330280

E-Mail: [klimaschutzplan@mkulnv.nrw.de](mailto:klimaschutzplan@mkulnv.nrw.de)

## Im Vorfeld der Sitzung bereitgestellte Unterlagen

Unterlagen zur Vorbereitung der Sitzung

- Tagesordnung
- Variantenrechnung Verkehr

Weitere Unterlagen

- Final abgestimmte Fassung des Protokolls der Zwischensitzung

Im Rahmen der Sitzung wurden außerdem zur Verfügung gestellt

- Erste Ergebnisse der Online-Bewertung der Maßnahmen
- Positionspapier der Wirtschaft

## Anlagen zum Protokoll

1. Teilnehmerliste
2. Gezeigte Präsentation im Rahmen der 3. Sitzung (separate Datei)

### Anlage 1: Teilnehmerliste

<b>Nr.</b>	<b>Institution</b>	<b>Name</b>
1.	ADAC Nordrhein	Suthold, Dr. Roman
2.	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.	Rommelspacher, Dr. Thomas
3.	Bezirksregierung Köln	Diehl, Friedgard
4.	Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) e.V.	Henke, Notburga
5.	Duisburger Hafen AG	Negele, Christian
6.	ee energy engineers GmbH c/o Wissenschaftspark Gelsenkirchen	Grothues, Georg
7.	EffizienzCluster Management GmbH	Hülsmann, Thorsten
8.	EnergieAgentur.NRW	Köster, Dr. Frank
9.	Flughafen Köln/Bonn GmbH	Partsch, Martin
10.	Ford-Werke GmbH	Eckner, Martin
11.	Handwerkskammer Münster	Harten, Thomas
12.	IFOK GmbH	Vollmer, Anke Simone
13.	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	Gatzka, Dr. Rajmund
14.	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	Malburg, Ulrich
15.	Ministerium für Innovation, Wissenschaft und Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen	Muhm-Schneider, Alexandra
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	Dahlen, Dr. Achim
18.	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen	Krüger, Dr. Christiane
19.	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-	Termath, Dr. Sylke

## Westfalen

- |   |                          |
|---|--------------------------|
| 20. Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes Nordrhein-Westfalen | Bauerdick, Dr. Johannes  |
| 21. Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes Nordrhein-Westfalen | Stoschek, Dr. Barbara    |
| 22. Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg                          | Hamann, Ocke             |
| 23. PRO BAHN NRW e.V.   | Mantel, Oliver           |
| 24. Rewe-Zentral AG   | Rothländer, Dr. Marc     |
| 25. Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen  | Schulz, Hartmut          |
| 26. Stadt Hamm Stadtplanungsamt   | Gniot, Carsten           |
| 27. Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen  | Gerbrand, Horst-Heinrich |
| 28. Trianel GmbH  | Heinecke, Janina         |
| 29. VCD Landesverband NRW e.V.  | Werner, Patrik           |
| 30. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)  | Wente, Volker            |
| 31. Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. (VVWL)                                 | Hover, Markus            |
| 32. Verbraucherzentrale NRW e. V.   | Klug, Martin             |
| 33. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR)  | Hornig, Ulrich           |
| 34. Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH   | Gast, Alexandra          |
| 35. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH  | Jansen, Ulrich           |
| 36. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH  | Zeiss, Christoph         |
| 37. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH  | Hillebrand, Philipp      |

**Anlage 2: Gezeigte Präsentation im Rahmen der Sitzung**

separate Datei