



ERGEBNISPROTOKOLL
- ABGESTIMMTE FASSUNG -

Arbeitsgruppe 4 Verkehr

5. Sitzung am 18.09.2013

Düsseldorf, 28.10.2013

Inhalt

TOP 1 Begrüßung	2
TOP 2 Bewertung der geänderten Maßnahmensteckbriefe und Verabschiedung der Maßnahmenkurzbeschreibungen	3
TOP 3 Abgleich der Strategiekurzbeschreibungen mit dem 2. Diskussionspapier der Akteure der Wirtschaft vom 14. Juni 2013	8
TOP 4 Abgleich von Strategien und Maßnahmen	11
TOP 5 Ausblick und Verabschiedung	13
Weitere Hinweise	14
Im Vorfeld der Sitzung bereitgestellte Unterlagen	14
Anlagen zum Protokoll	14
Anhang: Teilnehmerliste	15

4. Sitzung der Arbeitsgruppe 4 Verkehr

Sitzungsort: MKULNV

Moderation: Dr. Christiane Krüger und Dr. Sylke Termath

TOP 1 Begrüßung

Inhalt des TOP

Frau Dr. Krüger und Frau Dr. Termath, MKULNV, begrüßen die AG-Mitglieder zur 5. Sitzung der AG 4. Aus der Maßnahmendiskussion der vorangegangenen Sitzung haben sich Nacharbeitungsaufträge an verschiedenen Maßnahmenvorschlägen ergeben. Die entsprechenden Maßnahmen werden mit ihren Änderungen in der heutigen Sitzung noch einmal vorgestellt und neu abgestimmt. Die veränderten Steckbriefe wurden den Teilnehmenden über die Online-Plattform im Vorfeld der Sitzung zur Verfügung gestellt. Kurzfristig geänderte Steckbriefe liegen den Teilnehmenden als Tischvorlage vor. Frau Dr. Krüger dankt den Teilnehmenden für die bislang geleistete konstruktive Zusammenarbeit. Sie gibt einen Überblick über den heutigen Sitzungsablauf (vgl. Abbildung 1).

TOP 1 – Begrüßung
TOP 2 – Bewertung der geänderten Maßnahmensteckbriefe und Verabschiedung der Maßnahmenkurzbeschreibungen
Mittagsimbiss
TOP 3 – Abgleich der Strategiekurzbeschreibungen mit dem 2. Diskussionspapier der Akteure der Wirtschaft vom 14. Juni 2013
TOP 4 – Abgleich von Strategien und Maßnahmen
TOP 5 – Ausblick und Verabschiedung

Abbildung 1: Ablauf der Sitzung

Herr Schlegelmilch, MKULNV, gibt einen Überblick über den Arbeitsstand der sechs Arbeitsgruppen zum Klimaschutzplan. Alle AGen haben Handlungsfelder und Strategien erarbeitet und Maßnahmen gesammelt. In der AG 2 Industrie / produzierendes Gewerbe läuft derzeit noch die Maßnahmenammlung, die anderen AGen befinden sich in der Phase der Maßnahmenbewertung (Auswahl der Maßnahmen, die für den Klimaschutzplan empfohlen werden). Darüber hinaus wurden in den AGen Ergebnisse des Entwurfsszenarios vorgestellt und Änderungswünsche für die Neuberechnung aufgenommen. Im November werden die neuen Berechnungsergebnisse vorgestellt.

TOP 2 Bewertung der geänderten Maßnahmensteckbriefe und Verabschiedung der Maßnahmenkurzbeschreibungen

Inhalt des TOP

Die seit der letzten Sitzung veränderten Maßnahmen werden vorgestellt und diskutiert. Die Ergebnisse sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Ma.Nr.	Titel	Kurzbeschreibung (mit Änderungen in rot)	Anzahl „Nein“-Stimmen	Kosten-schätzung ¹	Empfeh-lung ²	Gegenargumente/ Sachgründe/ Weitere Hinweise
1.1.4	Rechtliche Regelung und Förderung: Optimierung der Signalisierung zugunsten des Rad- und Fußverkehrs Programmierung der Lichtsignalanlagen	Die Landesregierung optimiert mittels finanzieller Förderung der Kommunen sowie ggf. durch eine Initiative auf Bundesebene zur Anpassung der Richtlinie für Lichtsignalanlagen eine fuß- und radverkehrsfreundliche Signalisierung. Ziel dieser Maßnahme ist eine Zunahme im Fuß- und Radverkehr durch die Steigerung der Attraktivität. (Kurzbeschreibung gekürzt. Gelöscht: zu Lasten des Pkw-Verkehrs)		M	J	Weitere Hinweise: <ul style="list-style-type: none"> • Zustimmung unter der Bedingung: Letzten Satz in der Maßnahmenbeschreibung „Verkehrsfluss... nicht unnötig gestört werden“ ersetzen durch: Die zu ergreifenden Maßnahmen dürfen nicht zu einer negativen Klimabilanz führen. • (als Präambel für alle Maßnahmen) Nebenwirkungen und Auswirkungen auf den Autoverkehr berücksichtigen, z.B. CO2-Emissionen durch entstehende Staus berücksichtigen, Auswirkungen für die Erreichbarkeit von Unternehmen, lokale Emissionen (Hot Spots, Umweltzonen), Verkehrssicherheit (dies im Steckbrief unter „Konflikte“ formulieren: Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind zu gewährleisten) • Optimierungspotenzial umstritten; Fraglich, ob dies zum Umstieg vom Auto auf Rad-

¹ Legende Kostenstufe: S – bis 1 Million Euro, M – größer 1 Million bis 100 Million Euro, L – größer 100 Millionen bis 1 Milliarde Euro, XL – über 1 Milliarde Euro.

² J = für den Klimaschutzplan empfohlen, U = unterschiedlich bewertet (unter Nennung der Sachgründe im Klimaschutzplan darzustellen), N = nicht aufnehmen,

Ma.Nr.	Titel	Kurzbeschreibung (mit Änderungen in rot)	Anzahl „Nein“-Stimmen	Kosten-schätzung ¹	Empfeh-lung ²	Gegenargumente/ Sachgründe/ Weitere Hinweise
						oder Fußverkehr führt <ul style="list-style-type: none"> • Kombination mit ÖPNV-Vorrangschaltung • Einbetten in Gesamtradverkehrskonzept (hier auch: sichere Wege, gute Parkmöglichkeiten); • Weitergehende Anregungen: Signalisierung nach Tageszeiten / Bedarf differenzieren; auch Kreisel und andere Lösungen berücksichtigen
1.2.2	Rechtliche Regelung und Förderung: Einrichtung von Mobilpunkten in Städten zur optimalen Verknüpfung von Car Sharing, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr	Die Landesregierung schafft die rechtlichen Rahmenbedingungen und fördert die Kommunen, um die Nutzung von Car Sharing auszuweiten und optimal mit den Verkehrsträgern des Umweltverbundes zu verknüpfen.		M	J	
1.2.3	Rechtliche Regelung und Förderung: Qualitativ und quantitativ verbesserter Ausbau des ÖV	Die Landesregierung weitet die finanzielle Förderung des qualitativen und quantitativen Ausbaus öffentlicher Verkehrsmittel aus und knüpft die Verteilung der zusätzlichen Gelder an klimaschutzrelevante Kriterien. Es können u.a. Engpässe im Netz beseitigt oder Kapazitätsverbesserungen durch Taktverdichtungen bzw. den Einsatz von Doppelstockwagen sowie Busspuren nach individueller Problemlage ermöglicht werden.		L	J	
1.2.4	Projekt der Landesregierung: Prüfung der Klimaschutzrelevanz von Einrichtung und Ausbau regionaler Schnellbuslinien	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		S	J	Weitere Hinweise: Bei der Ausgestaltung der Studie zu berücksichtigen: <ul style="list-style-type: none"> • Unter Berücksichtigung der Verantwortlichkeiten • Prüfung der Sinnhaftigkeit nur unter Klima-

Ma.Nr.	Titel	Kurzbeschreibung (mit Änderungen in rot)	Anzahl „Nein“-Stimmen	Kosten-schätzung ¹	Empfeh-lung ²	Gegenargumente/ Sachgründe/ Weitere Hinweise
		Schnellbuslinien S 50 - S 90 im Münsterland dienen.				schutzaspekten • Berücksichtigung regionaler Potenziale • Im Steckbrief unter „Beschreibung“ die Bewertung entfernen (letzten Halbsatz löschen)
1.2.6	Projekt der Landesregierung: Prüfung der Weiterentwicklung von Anreizinstrumenten zur Erhöhung der Fahrgastzahlen im ÖPNV	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, MIV-Nutzer zum Umstieg auf den ÖV motiviert werden.	12 „Nein“-Stimmen	S	U	• Keine Studie erforderlich; wurde an mehreren Stellen bereits erschöpfend diskutiert; Tagesgeschäft der Verkehrsunternehmen • Verweis auf bestehende Studien (z.B. Mobil4You, MoSiM); 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
1.3.3	Projekt der Landesregierung: Weiterentwicklung des Netzwerks „Verkehrssicheres NRW“ zu einem landesweiten Netzwerk für Verkehrssicherheit und Mobilitätsmanagement	Die Landesregierung verstetigt das Netzwerk „Verkehrssicheres NRW“ bei gleichzeitiger Erweiterung um die Unterstützungsleistung für kommunales Mobilitätsmanagement. Dadurch wird langfristig ein Unterstützungssystem für die Kommunen etabliert im Hinblick auf eine zukunftsfähige, multimodale und sichere Mobilität.		M	J	

Ma.Nr.	Titel	Kurzbeschreibung (mit Änderungen in rot)	Anzahl „Nein“-Stimmen	Kosten-schätzung ¹	Empfeh-lung ²	Gegenargumente/ Sachgründe/ Weitere Hinweise
1.4.2	Initiative auf Bundesebene:: Novellierung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV)	Die Landesregierung leitet eine Initiative auf Bundesebene zur Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV) ein, um die Verbraucherinformation zu den CO ₂ -Emissionen von PKW zu verbessern.		S	J	
1.4.12	Projekte der Landesregierung: „Mobilitäts-Wende NRW“ und „NRW Klimafreundlich mobil“	Die Landesregierung erstellt unter Einbeziehung relevanter Akteure aus u.a. Verbraucher-, Umwelt- und Verkehrsverbänden sowie den Verkehrsverbänden Konzepte für Öffentlichkeitskampagnen im Sinne einer klimafreundlichen Mobilität.		M	J	
1.4.13	Projekt der Landesregierung: Prüfung von Maßnahmen zur Motivation von MIV-Nutzern während der Wartezeit an roten Ampeln den Motor auszustellen (Löschen: z.B. durch Restrot-(Count-Down-) Ampeln an Hauptverkehrsstraßen)	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-Nutzer zum Motorstopp während der Rotphasen motivieren, um so eine Minderung des Kraftstoffverbrauchs zu erreichen.	9 „Nein“-Stimmen	S	U	<ul style="list-style-type: none"> • Technische Entwicklung kommt „sowieso“; keine Studie erforderlich • Eine Beschränkung auf Restrotampeln („Änderungen an Lichtsignalanlagen“) ist nicht sinnvoll • Verhaltensmaßnahmen sind bereits in Maßnahme „Spritsparinitiative“ berücksichtigt • Hinweis: Da es sich um eine rein infrastrukturtechnische Maßnahme beziehungsweise die Prüfung entsprechender technischer Optionen handelt wird diese Maßnahme ins Handlungsfeld „Infrastruktur“ überführt
2.1.5	Informationstechniken zur Gestaltung ökologisch und ökonomisch nachhaltiger Logistiknetze	Die Landesregierung fördert Informationstechniken organisatorisch und finanziell, um Verkehrsströme im Sinne eines bestmöglichen Verkehrsflusses und damit auch zur Verringerung verkehrsbedingter Emissionen zu lenken.		M	J	<ul style="list-style-type: none"> • Hinweis: Im Steckbrief bei „Akteur“ Hinweis auf „Treiber“ löschen; Fraunhofer als Akteur ergänzen; • Im Steckbrief bei „Beschreibung“ Angaben zu „Kosten“ prüfen (für wen?) → „finanzielle“ Förderung streichen → Neue Formulierung: „Die Landesregierung fördert Informationstechniken...“

Ma.Nr.	Titel	Kurzbeschreibung (mit Änderungen in rot)	Anzahl „Nein“-Stimmen	Kosten-schätzung ¹	Empfeh-lung ²	Gegenargumente/ Sachgründe/ Weitere Hinweise
2.3.1	Rechtliche Regelungen, Wissenschaftlicher Beirat: Verbesserung der Strukturen für den Güterverkehr auf der Schiene durch Ertüchtigung und Ausbau der Infrastruktur	Die Landesregierung soll in ihren Plänen (primär LEP) die Rahmenbedingungen so gestalten, dass der Ausbau der Schieneninfrastruktur stärker als bisher gefördert wird, um mehr Straßengüterverkehren auf die Schiene zu verlagern. Zudem installiert sie einen wissenschaftlichen Beirat für Intermodalität.		S	J	
3.2.3 (vorher 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	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.		S	J	Hinweise: <ul style="list-style-type: none"> • Beschränkung auf Erfahrungsaustausch • Klimaschutzbeitrag umstritten
4.2.2	Projekt der Landesregierung: Studie zur Verbesserung der Stromversorgung für Kühl-Lkw auf BAB-Raststätte	Die Landesregierung prüft im Rahmen einer Machbarkeitsstudie, 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.		M	J	

Die aktuelle Fassung der Kurzbeschreibungen wird so schnell wie möglich inkl. der neuen Steckbriefe auf der Online-Plattform eingestellt. Hinweise auf Unklarheiten oder Inkonsistenzen in den Maßnahmenkurzbeschreibungen können an die Kontaktstelle Klimaschutzplan gesendet werden.

TOP 3 Abgleich der Strategiekurzbeschreibungen mit dem 2. Diskussionspapier der Akteure der Wirtschaft vom 14. Juni 2013

Inhalt des TOP

Frau Dr. Termath führt in den TOP 3 ein. Sie verweist auf das Diskussionspapier der Akteure der Wirtschaft, welches im internen Bereich der Online-Plattform eingestellt wurde. Die Diskussion zu den Strategien wurden in der AG intensiv geführt. Angeregt durch das o.g. Papier sollen Änderungen an der Zuordnung nun jedoch noch einmal aufgegriffen werden. Ferner fließen Erkenntnisse aus den Diskussionen in den vorangegangenen Sitzungen mit ein.

Neues „Strategiegerüst“. Die AG-Mitglieder verständigen sich darauf, das vierte Handlungsfeld „Stadt- und Verkehrsplanung“ in „Infrastruktur“ umzubenennen mit den darin enthaltenen Strategien:

- Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung
- Ertüchtigung der **Verkehrs**infrastruktur (bisher Handlungsfeld Personenverkehr)
- Optimierung des Verkehrsflusses (bisher Handlungsfeld Personenverkehr)

Aus Gründen der Praktikabilität werden im Handlungsfeld „Fahrzeugtechnik und Kraftstoffe“ die „Förderung sparsamer Fahrzeuge und alternativer Antriebe“ zu einer Strategie zusammengefasst.

Darüber hinaus wird vereinbart, die Strategie „Förderung alternativer Kraftstoffe“ umzubenennen in „Erhöhung des Anteils alternativer Kraftstoffe“.

Damit wird das nachstehende neue „Strategiegerüst“ gebilligt.

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

Änderung der Strategiebeschreibungen.

- Strategiebeschreibung „Verlagerung vom MIV aus ÖV“: Die Teilnehmenden stimmen den Änderungsvorschlägen mit kleinen Anpassungen zu:
 - o „Erweiterung“ statt „Ausbau“ des bestehenden Angebots
 - o „(ohne Flugzeug)“ im Titel der Strategie entfällt.
- Strategiebeschreibung „Änderung des Nutzerverhaltens“: Die Teilnehmenden stimmen der neuen Formulierung zu.
- Strategiebeschreibung „Effiziente co-modale Nutzung aller Verkehrsträger“
 - o Im dem Diskussionspapier der Wirtschaft wird darum gebeten, das Ziel einer absoluten Verringerung der THG-Emissionen des Güterverkehrs zu ersetzen durch das Ziel (analog der Beschreibung der Strategie „Effiziente Gestaltung von Produktions- und Transportketten“), prognostizierte Güterverkehrsmengen „mit geringstmöglichen³ THG-Mengen“ abzuwickeln.

Nach ausführlicher Diskussion wird der bereits zu Anfang der AG-Arbeit gemeinsam errungene Konsens in der Strategiebeschreibung beibehalten. Die Akteure aus der Wirtschaft (IHK, Ford-Werke, VVWL, Duisburger Hafen AG,

³ Unter Beachtung betriebswirtschaftlicher Möglichkeiten

Flughafen Köln Bonn GmbH, BDB), stellen dazu fest, dass sie die Zielerreichung aus jetziger Sicht für nicht realistisch halten.

- Strategiebeschreibung „Ertüchtigung der Infrastruktur“:
 - o Umweltverbände sprechen sich dagegen aus, den Begriff „Lückenschluss“ hier aufzuführen. Dieser wird oft zur Rechtfertigung zusätzlichen Straßenbaus genutzt. Teilnehmende sind sich einig, dass der Bau neuer Autobahnen hier nicht gemeint ist. Die frühere Formulierung: „Beseitigung von Engstellen“ wird belassen, die diskutierte Ergänzung gestrichen. Die Wirtschaft und der ADAC legen darauf Wert, dass sie unter „Beseitigung von Engstellen“ u.a. auch Lückenschlüsse verstehen.
- Strategiebeschreibung „Erhöhung des Anteils sparsamer Fahrzeuge und alternativer Antriebe“
 - o Akteure verständigen sich darauf, den Verweis auf Technologie „Wasserstoffverbrennungsantriebe“ zu löschen
 - o Mit dieser Anpassung stimmen die Teilnehmenden den Änderungen an der Formulierung der Strategie zu.

Im Diskussionspapier der Wirtschaft werden quantitative Modal Split-Vorgaben kritisch gesehen. Frau Dr. Termath erläutert, dass diese keine Zielsetzungen darstellen, sondern nur Grundlage für die Modellrechnungen sind.

Die endgültigen Strategiebeschreibungen werden mit dem Protokoll versendet.

Diese sind die Grundlage für den folgenden Abgleich von Strategien und Maßnahmen.

TOP 4 Abgleich von Strategien und Maßnahmen

Inhalt des TOP

Frau Dr. Krüger erläutert das Ziel des Maßnahmen-Strategie-Abgleichs: Nachdem in der AG 4 Strategieziele und Maßnahmen erarbeitet wurden, stellt sich nun die Frage, ob die Strategien durch die ausgewählten Maßnahmen ausreichend angeschoben werden. Das Wuppertal Institut wurde gebeten, einen Abgleich der Strategien und Maßnahmen vorzunehmen. Die Ergebnisse dieses Abgleichs müssen durch die AG-Mitglieder nicht abgestimmt werden, sondern sind als wissenschaftlicher Beitrag des WI zu begreifen. Im Rahmen der heutigen Sitzung besteht jedoch die Möglichkeit, Anmerkungen ggf. noch mit aufzunehmen.

Herr Jansen, Wuppertal Institut, erläutert Fragestellung und Umfang des Abgleichs. Die zentrale Frage lautet: Sind die Strategien der AG 4 ausreichend mit Maßnahmen hinterlegt?

Dabei wurde auch beachtet:

- Sind die Maßnahmen auf Bundes- und EU-Ebene derzeit grundsätzlich ausreichend, um eine hinreichende Umsetzung der Strategien auf Landesebene zu erreichen?
- Sind die in der Arbeitsgruppe erarbeiteten Maßnahmen geeignet, einen signifikanten (zusätzlichen) Beitrag zu der Umsetzung der ausgewählten Strategien in NRW zu leisten?
- a) Reichen die unter 1. und 2. analysierten Maßnahmen aus, um das Strategieziel zu erreichen?
b) Falls "Nein": Welche Maßnahmen sind aus NRW heraus zusätzlich vorstellbar und wirksam?

Dem Abgleich liegen nur die einvernehmlich empfohlenen Maßnahmenvorschläge zugrunde. Dabei wurde jeweils eine ambitionierte Umsetzung angenommen. Dies bedeutet z.B. eine ausreichende finanzielle Ausstattung der Maßnahmenumsetzung. Zeithorizont der Strategien ist 2050, der Zeithorizont der Maßnahmen ist 2020. Es geht also weniger darum, jetzt abzuschätzen, ob 2050 die Strategieziele erreicht werden, sondern um die qualitative Überprüfung, ob die empfohlenen Maßnahmen ausreichen, um die Strategien nachhaltig anzustoßen?

Herr Jansen und Herr Hillebrand, Wuppertal Institut, stellen die Ergebnisse des Abgleichs vor. Aus Sicht des WI sind **die meisten Strategien der AG 4 angemessen mit Maßnahmen hinterlegt**. Bei folgenden Strategien ist die Zielerreichung mit Umsetzung der bisher für den Klimaschutzplan empfohlenen Maßnahmen nach qualitativer Einschätzung jedoch nicht wahrscheinlich:

- **Strategie „Effiziente Nutzung aller Verkehrsträger“**: Hier finden sich derzeit keine ausreichenden Maßnahmen, um trotz der prognostizierten Zuwächse im Güterverkehr, das Strategieziel zu erreichen.
- **Strategie „Herausforderungen durch Onlinehandel bewältigen“ ist derzeit noch nicht mit Maßnahmen hinterlegt**. Es wurde darauf hingewiesen, dass anderen Strate-

gien zugeordnete Maßnahmen durchaus auch zu dieser Strategie beitragen (z.B. „Urban retail logistics“, „bessere Anbindung der Seehäfen-Hinterlandverkehre“). Die AG-Mitglieder verständigen sich darauf trotzdem einen neuen, direkt auf diese Strategie zugeschnittenen Maßnahmensteckbrief zu verfassen. Es soll eine Metastudie initiiert werden, in der der Onlinehandel bilanziert wird. Dabei sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Führt das Nutzerverhalten wirklich in Summe zu mehr Verkehr?
- Mit welchen Antrieben und Kraftstoffen erfolgt derzeit die Distribution kleinteiliger Sendungen?
- Untersuchung verschiedener Verhaltensmuster; dies umfasst auch das Verhalten der Verkäufer, bevor sie bestellen (z.B. erst: Information/Preisvergleich im Einzelhandel + anschließend: Kaufen im Netz = erhöhte THG-Emissionen durch Verkehr von Kunden und Lieferanten)
- Außerdem sollen bereits bestehende Ansätze mit einbezogen werden:
 - Elektroauto der RWTH Aachen (Erprobung derzeit in Bonn).
 - Last mile Logistik; Sendungen bündeln (Effizienzcluster Ruhr)
 - EU Projekt Altermotive (www.altermotive.org)

Die Verbraucherzentrale erklärt sich bereit, einen entsprechenden Maßnahmenvorschlag zu formulieren. Die Beschreibung der Maßnahme soll mit dem Protokoll versendet und noch vor der 6. Sitzung schriftlich abgestimmt werden.

Die Strategie wird in „Klimarelevante Auswirkungen durch Onlinehandel untersuchen“ umbenannt. Die bisherige Formulierung setzt voraus, dass der Onlinehandel negative Auswirkungen hat. Welche Auswirkungen er hat, ist nun zunächst zu prüfen.

- **Strategie „Förderung alternativer Kraftstoffe“ ist nach Einschätzung des Wuppertal Instituts noch nicht ausreichend mit Maßnahmen hinterlegt.**
- Ebenso ist die **Strategie „Ertüchtigung der Infrastruktur“ nicht ausreichend mit Maßnahmen hinterlegt.**
 - Klarstellung: Die Maßnahme „Straße finanziert Straße“ wurde hierbei nicht betrachtet, da sie in der vorangegangenen AG-Sitzung unterschiedlich bewertet wurde. Die Sachgründe sind im Protokoll der 4. Sitzung erfasst.

Aus Sicht der Arbeitsgruppe sind die Strategien unter Berücksichtigung der neu vereinbarten Maßnahme zum online-Handel ausreichend hinterlegt, sofern WI den Beitrag von komplexen Maßnahmen auf verschiedene Strategien mit in die Betrachtung einbezieht. Viele Maßnahmen befördern nicht nur die Strategie, der sie primär zuzuordnen sind. Insofern ist es nicht notwendig, weitere Maßnahmenvorschläge zu erarbeiten.

Es besteht der Wunsch an das Wuppertal Institut, die Bewertung aller Strategien in einer Übersicht darzustellen. Dabei sollte auch eine Darstellung der Verflechtungen/Querbezüge erfolgen.

TOP 5 Ausblick und Verabschiedung

Inhalt des TOP

Am 3. und 4. Dezember 2013 findet der Klimakongress statt, zu dem alle AG-Mitglieder herzlich eingeladen sind. Herr Schlegelmilch, MKULNV, erläutert den Charakter der Veranstaltung:

- Die Abendveranstaltung am 3.12. (17 bis 21 Uhr) richtet sich an alle bisher beteiligten Akteure
- Der 4.12. hat dann mehr „Kongresscharakter“ und ist öffentlich. Ziel ist es, die Rolle von NRW im internationalen Klimaschutz aufzuzeigen und den Stand der ersten Beteiligungsphase darzustellen und zu diskutieren.

Mit dem Klimakongress startet die zweite Phase des Beteiligungsprozesses zum Klimaschutzplan. Diese umfasst:

1. Onlinebeteiligung;
2. Vernetzungs-Veranstaltungen: Kommunal-Kongress, Unternehmenskongress, Bürgerveranstaltungen;
3. Differenzierungs-Veranstaltungen: sechs Regionalworkshops

Auf Nachfrage erläutert Herr Schlegelmilch den Klimafolgenanpassungsprozess. Die Maßnahmenvorschläge der Klimafolgenanpassung wurden im Rahmen einer Auftaktveranstaltung im Frühjahr 2013 sowie in fünf nachfolgenden Workshops unter breiter Beteiligung der betreffenden Akteure erarbeitet. Ggf. können noch Workshops im November stattfinden. Derzeit wird der inhaltliche Bedarf geprüft. Im Rahmen der zweiten Phase des Gesamtprozesses sollen Klimaschutz und Klimafolgenanpassung gemeinsam betrachtet werden.

Die **6. Sitzung der AG 4 findet am 13. November 2013 statt** und wird sich schwerpunktmäßig mit dem Gesamtszenario befassen.

Weitere Hinweise

Dokumentation: Der vorliegende Protokollentwurf 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

Im Vorfeld der Sitzung bereitgestellte Unterlagen

Unterlagen zur Vorbereitung der Sitzung (wurden 2 Wochen vor der Sitzung im internen Bereich der Online-Plattform bereitgestellt)

- Tagesordnung
- Abgleich Handlungsfelder-Strategien-Maßnahmen (Tabelle)
- Maßnahmenkurzbeschreibungen
- Zum Teil überarbeitete Steckbriefe der Maßnahmen Nr. 1.1.3, 1.1.4, 1.2.2, 1.2.3, 1.2.4, 1.2.6, 1.2.8, 1.3.2, 1.4.2, 1.4.7, 1.4.12, 1.4.13, 2.3.1, 2.3.2, 3.1.5, 3.1.6, 3.2.3

Hinweis: einige der o.g. Steckbriefe wurden nur versehentlich eingestellt. Sie wurden seit der letzten Sitzung nicht verändert und deshalb in der 5. Sitzung nicht erneut aufgerufen.

Im Rahmen der Sitzung wurden außerdem zur Verfügung gestellt

- Kurzfristig eingegangene überarbeitete oder neue Steckbriefe als Tischvorlage: Maßnahme Nr. 1.3.3, 2.1.5 und 4.2.2

Weitere Unterlagen:

- 2. Diskussionspapier der Wirtschaft vom 14.6.2013 (bereits zur 4. AG-Sitzung eingestellt)

Anlagen zum Protokoll

1. Gezeigte Präsentationen im Rahmen der Sitzung (separate Dateien)

Anhang: Teilnehmerliste

Nr.	Institution	Name
1.	ADAC Nordrhein	Suthold, Dr. Roman
2.	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)	Henke, Notburga
3.	ee energy engineers GmbH c/o Wissenschaftspark Gelsenkirchen	Grothues, Georg
4.	EffizienzCluster Management GmbH	Hülsmann, Thorsten
5.	EnergieAgentur.NRW	Köster, Dr. Frank
6.	Flughafen Köln/Bonn GmbH	Partsch, Martin
7.	Ford-Werke GmbH	Eckner, Martin
8.	IFOK GmbH	Speil, Karina
9.	Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen	Brendel, Joachim
10.	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	Malburg, Ulrich
11.	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	Wille, Andreas
12.	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen	Krüger, Dr. Christiane
13.	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen	Termath, Dr. Sylke
14.	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen	Schlegelmilch, Kai
15.	Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes Nordrhein-Westfalen	Stoschek, Dr. Barbara
16.	Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes Nordrhein-Westfalen	Bauerdick, Dr. Johannes
17.	Rewe-Zentral AG	Rothländer, Dr. Marc
18.	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)	Wente, Volker
19.	Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. (VVWL)	Hover, Marcus
20.	Verbraucherzentrale NRW e. V.	Klug, Martin
21.	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR)	Hornig, Ulrich
22.	Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH	Jansen, Ulrich
23.	Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH	Hillebrand, Philipp