



STELLUNGNAHME

Ansprechpartner

E-Mail

Telefon

Datum

12.05.2015

Stellungnahme von IHK NRW

zum Entwurf des Klimaschutzplans Nordrhein-Westfalen vom 19. März 2015

Inhaltsverzeichnis

I. Vorbemerkung

II. Gesamtbewertung

III. Allgemeine Anmerkungen

1. Quellenbilanzierung
2. Grundlegende Annahmen
3. Finanzierung
4. Priorisierung der Maßnahmen
5. Bedeutung für die Raumordnung

IV. Fachliche Anmerkungen

1. Sektor Energieumwandlung
2. Sektor Produzierendes Gewerbe und Industrie
3. Sektor Gebäude und Gewerbe, Handel, Dienstleistungen
4. Sektor Verkehr
5. Klimafolgeanpassung



I. Vorbemerkung

Die Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen ist sich der großen Bedeutung und zentralen Herausforderung des Klimaschutzes bewusst. Die Unternehmen haben in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten erhebliche Anstrengungen unternommen, um ihren Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Sie investieren seit vielen Jahren dauerhaft und auf hohem Niveau in Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen. Allein im Produzierenden Gewerbe beliefen sich im Jahr 2012 die Investitionen auf 1,1 Mrd. Euro, davon 360 Mio. Euro unmittelbar in den Klimaschutz.¹

So konnten die Treibhausgasemissionen in NRW im Bereich der Industrieprozesse bis 2012 um knapp 42 Prozent gegenüber dem Basisjahr 1990 reduziert werden. Im Energiebereich wurden die Treibhausgasemissionen in NRW im selben Zeitraum um 13,5 Prozent reduziert. Ein wichtiger Erfolg besteht auch darin, dass die Treibhausgasemissionen und das Wirtschaftswachstum inzwischen weitgehend entkoppelt sind. Über alle Sektoren hinweg wurden in NRW die Treibhausgasemissionen um 16,1 Prozent reduziert.²

Diese Erfolge sind keineswegs selbstverständlich. Nordrhein-Westfalen ist das industrielle Kernland und wichtigste Energieregion Deutschlands. Die Erzeuger am Standort decken rund 30 Prozent des bundesweiten Strombedarfs. Zugleich wird in NRW rund 30 Prozent des industriell eingesetzten Stroms verbraucht. Die Energiewirtschaft und die Industrie gehören zu den wichtigsten Arbeit- und Auftraggebern in der Wirtschaftsregion Nordrhein-Westfalen. Über 1,2 Millionen sozialversicherungspflichtig Beschäftigte arbeiten in rund 10.000 Industrieunternehmen.³ Allein in den energieintensiven Industriebetrieben arbeiten über 200.000 Beschäftigte.⁴

¹ IT.NRW: Investitionen für den Umweltschutz im Produzierenden Gewerbe in NRW

² MKULNV NRW: EnergieDaten.NRW 2014

³ Statistisches Jahrbuch Deutschland 2014 (erfasst sind Betriebe von Unternehmen mit im Allgemeinen 20 tätigen Personen und mehr, einschl. Handwerk; die tatsächliche Zahl dürfte deutlich höher liegen.)

⁴ MWEIMH NRW: Wirtschaftsbericht 2012

Aus der Stellung Nordrhein-Westfalens als deutschem Industrie- und Energieland Nr. 1 erwächst eine besondere Herausforderung und Verantwortung für den Klimaschutz. Dieser Verantwortung werden die Unternehmen gerecht. Sie tun dies nicht nur, indem sie Energie einsparen und ihre eigenen Emissionen reduzieren. In NRW haben auch viele innovative, international tätige Unternehmen ihren Sitz, die neue umwelt- und klimaverträgliche Technologien und Produkte entwickeln. Im Bereich des regenerativen Anlagen- und Systembaus nimmt NRW inzwischen eine Spitzenposition ein. Die Betriebe in NRW werden – schon allein aus wirtschaftlicher Vernunft – auch weiterhin erhebliche Anstrengungen zur Einsparung von Energie und zum Schutz des Klimas unternehmen.

Klar ist aber auch: NRW hat kein eigenes Klima. Der Anteil der Treibhausgasemissionen in NRW am weltweiten Ausstoß liegt bei etwa 0,6 Prozent⁵. NRW kann das Klima nicht im Alleingang retten. Klimaschutz ist eine weltweite Herausforderung, für die adäquate Lösungen gefunden werden müssen. Insbesondere müssen Treibhausgas-Minderungsmaßnahmen vorwiegend dort umgesetzt werden, wo das Potential groß ist und wo Maßnahmen besonders kosteneffizient umgesetzt werden können. „Inseldenen“ hingegen bringt dem Schutz des Weltklimas wenig.

Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund hat sich IHK NRW kritisch gegenüber dem am 23. Januar 2013 verabschiedeten Klimaschutzgesetz NRW positioniert.⁶ Klimaschutzanstrengungen dürfen nicht dazu führen, dass einzelne Wirtschaftsstandorte einseitig belastet und geschwächt werden. Wenn Investitionen ausbleiben oder verlagert werden, reduziert dies die Wertschöpfung und kostet Arbeitsplätze. Einseitige Klimaschutzmaßnahmen können sogar zu einer Verschlechterung der weltweiten CO₂-Bilanz führen, indem produktionsbedingte Emissionen in Länder mit geringeren Umwelt- und Klimaschutzstandards verlagert werden (sog. Carbon Leakage).

⁵ IPCC, MKULNV NRW: EnergieDaten.NRW 2014

⁶ Die Stellungnahme von IHK NRW ist abrufbar unter: http://www.ihk-nrw.de/sites/default/files/page_files/klimaschutzgesetz_stellungnahme_2012.pdf



Die Erarbeitung des nun im Entwurf vorliegenden Klimaschutzplans NRW geht auf § 6 des Klimaschutzgesetzes NRW zurück. IHK NRW hat im Rahmen des Beteiligungsprozesses im übergeordneten Koordinierungskreis sowie in den Arbeitsgruppen „Energieumwandlung“, „Industrie und Produzierendes Gewerbe“, „Gebäude und Gewerbe, Handel, Dienstleistungen“, „Verkehr“ sowie im Bereich der Klimafolgeanpassung intensiv die Interessen der Unternehmen vertreten. Der nun vorliegende Entwurf des Klimaschutzplans wurde von der Landesregierung erarbeitet. Dabei wurden die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses berücksichtigt.

II. Gesamtbewertung

Während des über zweijährigen Beteiligungsprozesses hat IHK NRW immer wieder die Erwartungshaltung der Wirtschaft im Hinblick auf den Klimaschutzplan zum Ausdruck gebracht. Der nun vorliegende Entwurf des Klimaschutzplans macht deutlich, dass viele Bedenken der Wirtschaft ernst genommen wurden. Dennoch konnten nicht alle Vorbehalte hinsichtlich der zugrundeliegenden Annahmen, Strategien und Maßnahmen ausgeräumt werden.

Der Entwurf ist differenziert zu betrachten. Zunächst begrüßt IHK NRW, dass sich die Landesregierung zu NRW als einem Industrieland bekennt und die industrielle Basis auch zukünftig erhalten will (S. 8, 14). Einzelne Maßnahmen des Entwurfs erscheinen geeignet, zu diesem Ziel beizutragen. Dazu zählt beispielsweise der Einsatz für den Erhalt sowie den bedarfsgerechten Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur in NRW. Andere Maßnahmen sind vor dem Hintergrund dieser Zielformulierung jedoch zu hinterfragen. (siehe unter „IV. Fachliche Anmerkungen“). Wichtig wäre aus Sicht von IHK NRW eine Ergänzung der Zielformulierung dahingehend, dass NRW im Wettbewerb mit anderen Standorten nicht schlechter gestellt wird und die Verlagerung von Treibhausgasemissionen aus NRW verhindert wird.



Der vorliegende Entwurf des Klimaschutzplans mit 154 Maßnahmen im Bereich des Klimaschutzes und 66 Maßnahmen im Bereich der Klimafolgenanpassung ist in erster Linie ein Handlungsauftrag an die Landesregierung selbst. Überwiegend enthält er Maßnahmen, die den Bereichen Förderung, Forschung und Entwicklung, Vernetzung, Information und Beratung sowie Aus-, Fort- und Weiterbildung zuzurechnen sind. Der Entwurf des Klimaschutzplans enthält jedoch ebenso Maßnahmen in Form von regulativer Politik – also Gebote und Verbote – bzw. Maßnahmen, die der Vorbereitung regulativer Politik dienen. Beispiele sind der Einsatz der Landesregierung für CO₂-Minderungsbeiträge für konventionelle Kraftwerke (LR-KS1-M16) und die Prüfung eines Verbots von Plastiktüten (LR-KS6-M144). Vielen dieser Maßnahmen steht IHK NRW kritisch gegenüber, da sie die Optionen für eigenverantwortliches Handeln der Unternehmen einschränken, zusätzlichen bürokratischen Aufwand nach sich ziehen oder anderweitige negative Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort NRW zu befürchten sind. Eine detaillierte Bewertung dieser Maßnahmen nimmt IHK NRW unter „IV. Fachliche Anmerkungen“ vor.

Eine wichtige Rahmenbedingung ergibt sich daraus, dass die Landesregierung in dieser Legislaturperiode nicht beabsichtigt, Teile des Klimaschutzplans für rechtsverbindlich zu erklären (S. 36). Dies begrüßt IHK NRW ausdrücklich. Sofern die Landesregierung bei dieser Absichtserklärung bleibt und Maßnahmen auch nicht in abgewandelter Form oder durch Dritte (ein Teil der Maßnahmen zielt ja auf Bundesinitiativen ab) für rechtsverbindlich erklärt werden, können die Auswirkungen erst bei der Umsetzung jeder einzelnen Maßnahme geprüft werden. IHK NRW hält es für den richtigen Weg, den Akteuren Angebote zu unterbreiten und auf deren Initiative und Engagement zu setzen.

Die Aussage der Landesregierung kann jedoch auch dahin gehend interpretiert werden, dass in der kommenden Legislaturperiode (also nach 2017) sehr wohl Teile des Klimaschutzplans für rechtsverbindlich erklärt werden können. Zudem erklärt die Landesregierung „bei Bedarf“ den Klimaschutzplan nachzujustieren und den sich verändernden Rahmenbedingungen anzupassen (S. 36). Anpassungen sollten vor allem erfolgen, um negative Auswirkungen abzuwenden. Auch aus der Notwendigkeit einer weiteren Konkretisierung vieler Maßnahmen durch die jeweils fachlich zuständigen Ministerien (S. 36)



ergeben sich Unwägbarkeiten. Diese Aussagen sind aus Sicht von IHK NRW nicht geeignet, Planungs- und Rechtssicherheit im Hinblick auf den Klimaschutzplan NRW herzustellen.

Offene Fragen bestehen für IHK NRW im Hinblick auf die Finanzierung des Klimaschutzplans. Die Landesregierung erklärt, dass Maßnahmen, die eine zusätzliche Finanzierung aus dem Landeshaushalt benötigen (Kategorien B und C), zunächst unter Haushaltsvorbehalt stehen (S. 11, 46). Die Landesregierung erklärt weiterhin, dass aus (auch finanziellen) Kapazitätsgründen nicht alle Maßnahmen gleichzeitig umgesetzt werden können (S. 47). Unklar ist jedoch, welchen Finanzierungsbedarf die Landesregierung insgesamt bzw. aufgeschlüsselt nach Finanzierungs- und Prioritätskategorien bzw. aufgeschlüsselt auf Maßnahmenebene erwartet (Näheres siehe unter III. 3. Finanzierung).

Ebenfalls weitgehend unklar sind die zu erwartenden Wechselwirkungen zwischen dem Klimaschutzplan und anderen nationalen (z. B. EEG, KWKG) bzw. internationalen Politikinstrumenten (z. B. EU-Emissionsrechtehandel). Die Einbeziehung und Darstellung dieser Wechselwirkungen im Klimaschutzplan ist nach § 6 Abs. 3 Klimaschutzgesetz NRW vorgeschrieben. Aus Sicht von IHK NRW wird der Klimaschutzplan dem jedoch nicht hinlänglich gerecht. Sinnvoll wäre eine engere Koordination mit der Politik der EU und der Bundesregierung sowie auf Ebene der Bundesländer.

Auch im Hinblick auf die Bedeutung des Klimaschutzplans für die Raumordnung bestehen offene Fragen. Zudem fehlt eine Aussage der Landesregierung, welchen Beitrag zum bzw. Mehrwert für den Klimaschutz sie von dem Klimaschutzplan insgesamt erwartet (Näheres siehe unter III. 4. Priorisierung der Maßnahmen).

Die Landesregierung will das Erreichen der Klimaschutzziele und die Umsetzung der Maßnahmen des Klimaschutzplans durch ein wissenschaftlich fundiertes Monitoring begleiten (S. 232). Aus Sicht von IHK NRW sollte dies in enger Abstimmung mit den Akteuren des Beteiligungsverfahrens erfolgen, um so ein möglichst breites Bild von den Aus-



wirkungen des Klimaschutzplans und von den Wechselwirkungen durch nicht aus NRW beeinflussbare Effekte zu erhalten.

Insgesamt begrüßt IHK NRW, dass die Landesregierung auf rechtsverbindliche Festlegungen im Rahmen des Klimaschutzplans verzichten will, steht dem Plan aufgrund der genannten Unwägbarkeiten und offenen Fragen jedoch auch mit Skepsis gegenüber. Insbesondere ist eine nachvollziehbare Betrachtung der Kosten erforderlich. IHK NRW ist der Überzeugung, dass freiwilliges Engagement der Wirtschaft letztlich besser zum Ziel führt. Die Landesregierung sollte daher auf zusätzliche regulative Maßnahmen im Rahmen des Klimaschutzplans grundsätzlich auch in Zukunft verzichten. Zusätzliche finanzielle Belastungen oder bürokratische Vorgaben für die Unternehmen sind dauerhaft zu vermeiden.

III. Allgemeine Anmerkungen

1. Quellenbilanzierung

Ein Bestandteil des Dialog- und Beteiligungsprozesses zum Klimaschutzplan war die Entwicklung von Klimaschutz-Strategien in den einzelnen Sektoren. Die Wirkung dieser Strategien auf die Treibhausgasemissionen in NRW wurde anschließend in einem vom Wuppertal Institut entwickelten Treibhausgasmodell berechnet und – unter Einbeziehung weiterer Annahmen – in Klimaschutz-Szenarien für die Zeiträume 2020 und 2050 dargestellt. Eine Übersicht der Annahmen und errechneten Treibhausgaseinsparungen findet sich im Entwurf des Klimaschutzplans auf S. 30.

Bereits zu Beginn des Dialogprozesses hat IHK NRW deutlich gemacht, dass die der Szenario-Berechnung zugrunde gelegte Quellenbilanz-Methode für eine realistische Bilanzierung der Treibhausgasemissionen in NRW unzureichend ist. Die Quellenbilanz-Methode leistet eine räumliche Erfassung von Treibhausgasemissionen. Sie leistet jedoch ausdrücklich keine produktbezogene Bilanzierung von Treibhausgasemissionen.

Das bedeutet: Der positive Klimaschutzbeitrag von in NRW produzierten hocheffizienten, energiesparenden Produkten wird nicht erfasst, wohl aber deren produktionsbedingte Emissionen. Dabei nimmt gerade in diesem Bereich NRW eine Vorreiterrolle ein. Allein im regenerativen Anlagen- und Systembau in NRW sind rund 40.000 Menschen beschäftigt (ohne Anlagenbetrieb und Wartung). Der Umsatz in dieser Branche liegt in NRW bei ca. 6,6 Mrd. Euro.⁷ Die Unternehmen leisten hier einen wichtigen und bedeutenden Beitrag zum Klimaschutz, der auch anerkannt werden sollte.

Zwar werden die methodischen Grenzen der Quellenbilanzierung im Entwurf des Klimaschutzplans dargestellt (S. 68 f.). Die Verlässlichkeit der Klimaschutzenszenarien ist unabhängig davon jedoch erheblich eingeschränkt, was die Aussagekraft des Klimaschutzplans einschränkt und seine Funktion als „Klimaschutz-Roadmap“ in Frage stellt.

2. Grundlegende Annahmen

Aus Sicht von IHK NRW bestehen grundsätzliche Bedenken gegen dem Entwurf des Klimaschutzplans zugrundeliegende Annahmen:

- Viele der Annahmen sind nicht konsistent. Bspw. werden Annahmen für ein Wachstum der Industrie getroffen, induzierte Effekte auf andere Branchen oder im Hinblick auf das Beschäftigungs- und Verkehrsmengenwachstum werden jedoch nicht abgebildet. Zahlreiche Annahmen sind zudem veraltet oder spekulativ. Insbesondere wird unterstellt, dass die Staatengemeinschaft bis 2050 vergleichbare Rahmenbedingungen für den Klimaschutz geschaffen hat. Diese Annahme wird auch im Entwurf des Klimaschutzplans (S. 40) aufgegriffen.
- Durch den Klimaschutzplan werden „Mehrinvestitionen“ erwartet, ohne dass deren Finanzierung operationalisiert wird. Es fehlt eine Kosten-Nutzen-Betrachtung, so dass Aussagen über den tatsächlichen gesamtwirtschaftlichen Nutzen nicht

⁷ MKULNV NRW: EnergieDaten.NRW 2014

getroffen werden können. Zudem wird nicht berücksichtigt, dass die durch den Klimaschutzplan bedingten Mehrinvestitionen (je nach Szenario zwischen 126 und 238 Mrd. Euro bis 2050) auch erwirtschaftet werden müssen.

- Der Klimaschutzplan trifft keine regional differenzierten Aussagen, was aber für eine Betrachtung der gesamtgesellschaftlichen Effekte (z. B. Beschäftigungseffekte, Mietpreisentwicklung, Verkehrsaufkommen) notwendig erscheint.
- Die dem Klimaschutzplan zugrundeliegenden Modelle können nur Strukturveränderungen, aber keine Strukturbrüche beschreiben. So werden zwar Abschätzungen zu Strompreisveränderungen vorgenommen, es wird dabei aber nicht erfasst, ob diese Veränderungen möglicherweise für einzelne Wirtschaftszweige zu untragbaren Belastungen und zu Standortschließungen bzw. -verlagerungen führen. Ebenso wenig werden die Auswirkungen dieser Folgen berücksichtigt. Solche Strukturbrüche vorherzusehen und zu vermeiden muss eine wichtige Aufgabenstellung für das Monitoring des Klimaschutzplans sein, auch um die gesellschaftliche Akzeptanz für den Plan zu erlangen.
- Zwar wird in den Annahmen zum Klimaschutzplan technischer Fortschritt unterstellt (Low-Carbon-Technologien), die zu tätigen Entwicklungsleistungen bleiben jedoch unberücksichtigt.

Eine Aufgabe des Monitorings wird es sein, mit diesen Unwägbarkeiten umzugehen.

3. Finanzierung

Die Landesregierung hat die Maßnahmen hinsichtlich ihrer Finanzierung in drei Kategorien eingeteilt (S. 11, 46):

Kategorie	Bedeutung	Anzahl Klimaschutz ⁸	Anzahl Klimafolgenanpassung
A	Die Maßnahme erfordert keine Finanzierung (d. h. keine unmittelbare zusätzliche Finanzierung aus dem Landeshaushalt), zum Beispiel Initiativen der Landesregierung auf Bundesebene.	33	8
B	Die Kosten und die Laufzeit einer Maßnahme sind durch den Haushalt und die den Ministerien zugewiesenen Ausgaben (gemäß § 34 LHO) grundsätzlich zugeordnet. Dann gilt: Die Finanzierung der Maßnahme ist durch die verfügbaren Haushaltsmittel des Haushaltsjahres darstellbar.	77	35
C	Die Kosten und die Laufzeit einer Maßnahme sind durch den Haushalt und die den Ministerien zugewiesenen Ausgaben (gemäß § 34 LHO) nicht zugeordnet. Dann gilt: Die Finanzierbarkeit der Maßnahme ist im Rahmen zukünftiger Haushaltsberatungen zu klären.	45	23

Maßnahmen, die eine zusätzliche Finanzierung aus dem Landeshaushalt benötigen (Kategorien B und C), stehen nach Aussage der Landesregierung zwar zunächst unter Haushaltsvorbehalt, so dass deren Realisierung von zukünftigen Haushaltsberatungen abhängt (S. 46). In dem Entwurf des Klimaschutzplans finden sich jedoch keine Angaben zu den erwarteten Kosten der einzelnen Maßnahmen (der Kategorien B und C). Eine abschließende Bewertung der einzelnen Maßnahmen ist ohne Kenntnis ihres Finanzierungsbedarfs nicht möglich. Die Landesregierung sollte zumindest einen Schätzwert sowohl insgesamt als auch für die einzelnen Maßnahmen angeben.

Positiv zu erwähnen ist, dass ein finanzieller Belastungsausgleich für Gemeinden und Gemeindeverbände nach § 6 Abs. 6 Klimaschutzgesetz NRW im Entwurf des Klimaschutzplans vorgesehen ist (S. 11).

⁸ Die gegenüber der Gesamtzahl von 154 Maßnahmen abweichende Zahl ergibt sich daraus, dass eine Maßnahme (LR-KS6-M152) sowohl der Kategorie B als auch der Kategorie C zugeordnet wurde.

IHK NRW weist darauf hin, dass im Klimaschutzplan lediglich die Kosten der Maßnahmen für die öffentliche Hand betrachtet werden, aber nicht Kosten, welche für Dritte verursacht werden. So können auch bei Maßnahmen der Kategorie A (keine Finanzierung erforderlich) durchaus Kosten für die Unternehmen und Dritte entstehen, die zu berücksichtigen sind.

4. Priorisierung der Maßnahmen

Da nach Aussage der Landesregierung aus Kapazitätsgründen nicht alle Maßnahmen gleichzeitig umgesetzt werden können, wurden diese nach „verschiedenen Kriterien“ drei Kategorien zugeordnet:

Kategorie	Anzahl Klimaschutz	Anzahl Klimafolgeanpassung
1	80	39
2	56	18
3	18	9

Als Beispiele für die Kriterien nennt die Landesregierung Dringlichkeit, erforderlicher Aufwand und verfügbare Finanzmittel (S. 47). Da der Klimaschutzplan in erster Linie auf die Erreichung der Ziele des Klimaschutzgesetzes – also die Reduktion von Treibhausgasemissionen – hinwirken soll, ist zu vermuten, dass mit dem Kriterium der „Dringlichkeit“ der Beitrag der jeweiligen Maßnahme zur Treibhausgasminde rung gemeint ist. Genauere Angaben zur Priorisierung werden nicht gemacht, was aus Gründen der Nachvollziehbarkeit und für die Erfolgsmessung des Plans aus Sicht von IHK NRW jedoch wünschenswert wäre.

Die fehlenden Angaben zur Finanzierung bzw. zum Klimaschutzbeitrag der Maßnahmen machen eine Kosten-Nutzen-Betrachtung derzeit nicht möglich. Sofern eine solche Betrachtung durch die Landesregierung vorgenommen wurde, sollte diese nachvollziehbar gemacht werden.

5. Bedeutung für die Raumordnung

Zur Einhaltung der Klimaschutzziele kommt der Raumordnung aus Sicht der Landesregierung eine zentrale Rolle zu. Über Artikel 2 des Klimaschutzgesetzes NRW hat die Landesregierung eine Bindung von Klimaschutz und Raumordnung implementiert. Nach § 12 Abs. 6 Landesplanungsgesetz (LPIG) besteht eine grundsätzliche Verpflichtung der Raumordnungsplanung, die Erfordernisse des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel hinsichtlich der in § 3 Klimaschutzgesetz verankerten Klimaschutzziele umzusetzen. § 6 Abs. 6 des Klimaschutzgesetzes definiert, welche Maßnahmen des Klimaschutzplans verbindlich durch die Raumordnungspläne umgesetzt werden sollen.

Als Strategie der Landesregierung weist der vorliegende Entwurf des Klimaschutzplans derzeit keine verbindlich umzusetzenden Maßnahmen auf, die über die bisher geplanten Festsetzungen des Landesentwicklungsplans (LEP) hinausgehen. Entsprechend muss bei der Umsetzung von Einzelmaßnahmen aus dem Klimaschutzplan der Raumbezug im Einzelfall geprüft werden.

Die Entscheidung, im vorliegenden Entwurf des Klimaschutzplans auf verpflichtend im LEP umzusetzende Einzelmaßnahmen zu verzichten, vereinfacht den Prozess zur Abstimmung von Klimaschutzplan und Landesentwicklungsplan. Dennoch bleibt die Bindung zwischen Klimaschutzplan, Klimaschutzgesetz und den Raumordnungsplänen grundsätzlich erhalten. Angesichts der alle fünf Jahre vorgesehenen Fortschreibung des Klimaschutzplans bleiben daher auch die grundsätzlich bestehenden Bedenken gegen eine solche Bindung bestehen.



Als Gesamtplanung obliegt der Raumordnung die Aufgabe, unterschiedliche Fachplanungen und Nutzungsansprüche im Raum zu koordinieren und auszugleichen. Die Raumordnung soll andere Fachplanungen, wie die Klimaschutzgesetzgebung, konkretisieren, aber nicht von ihnen bestimmt werden. Die verpflichtende Umsetzung von Inhalten des Klimaschutzplans NRW durch die Raumordnungspläne steht aus Sicht von IHK NRW daher im Widerspruch zu der im Raumordnungsgesetz vorgesehenen Abwägung aller Belange bei der Aufstellung der Raumordnungspläne.

Mit dem Klimaschutz wurde ein einzelner Belang sehr gestärkt und letztlich der Spielraum für eine angemessene Abwägung aller wichtigen Belange auf den nachgeordneten Ebenen der Regionalräte stark begrenzt. Die für eine planerische Abwägung erforderliche Ergebnisoffenheit des Abwägungsprozesses ist auf Ebene des Regionalplans dadurch stark eingeschränkt, so dass es bei einer strikten Beachtung der Zielformulierung dort zu Abwägungsfehlern kommen kann, die die Rechtswidrigkeit dieses Ziels im Regionalplan zur Folge haben können.

Eine inhaltlich nicht hinreichend bestimmte und damit in ihren Auswirkungen nicht absehbare Regelung erzeugt ein hohes Maß an Rechts-, Planungs- und Investitionsunsicherheit, zumal zwischen Landesentwicklungs- und Klimaschutzplan kontinuierlich eine enge Abstimmung gewährleistet sein muss, die im Zeitablauf zu Friktionen führen kann, wenn der Klimaschutzplan nach § 6 Abs. 2 Klimaschutzgesetz NRW alle fünf Jahre fortgeschrieben werden soll. Diese fortwährenden Abstimmungsprozesse laufen Investitionsentscheidungen von Unternehmen entgegen, die in der Regel einen längeren Planungszeitraum als fünf Jahre aufweisen.

Zu erwarten ist daher, dass Unternehmen langfristiger ausgelegte Projekte etwa in den Bereichen Energie, Verkehr oder auch Industrie in NRW immer dann nicht mehr in Angriff nehmen, wenn die Planungsvoraussetzungen bei der nächsten anstehenden Aktualisierung durch den Klimaschutzplan berührt werden könnten. Nicht zuletzt aufgrund immer umfangreicherer Planungs- und Genehmigungsverfahren hat der LEP daher auch einen Planungszeitraum von mindestens 15 Jahren.

Weite Teile des Klimaschutzplans weisen zudem keinen unmittelbaren Raumbezug auf und sind daher in der Raumordnung per se nicht zu berücksichtigen. Zwar geht der LEP-Entwurf auf diesen Umstand ein („...soweit sie durch Ziele oder Grundsätze der Raumordnung gesichert werden können.“). Dennoch wird der LEP durch die pauschale Bindung an den Klimaschutzplan mit nicht-raumbezogenen Vorgaben etwa in den Bereichen Energie, Verkehr, Bauen und Wohnen verknüpft, so dass der Raumbezug im Einzelfall geprüft werden muss.

IHK NRW begrüßt, dass auf die Festlegung von bindenden Einzelmaßnahmen für die Raumordnung verzichtet worden ist. Mit Blick auf die Fortschreibung des Klimaschutzplans sollte zur Sicherung von Planungs- und Entwicklungszeiträumen an der Regelung verpflichtend festgehalten werden.

IV. Fachliche Anmerkungen

1. Sektor Energieumwandlung

Dem Sektor Energieumwandlung misst die Landesregierung eine zentrale Bedeutung zu. Er umfasst neben der Energiewirtschaft (mit einem Anteil von rund 55 Prozent der Treibhausgasemissionen Nordrhein-Westfalens⁹) auch die privatwirtschaftliche Strom- und Wärmeerzeugung sowie das Energiesystem als Ganzes.

IHK NRW begrüßt, dass die Landesregierung in den Handlungsfeldern dieses Sektors vorwiegend auf Strategien und Maßnahmen aus den Bereichen Förderung, Forschung und Entwicklung, Information und Dialog setzt. Insbesondere der weitere Ausbau der Informationskampagne „KWK NRW – Strom trifft Wärme“ (Maßnahme LR-KS1-M10) wird positiv bewertet. Von dieser Bewertung ausdrücklich ausgenommen ist die Maßnahme LR-KS1-M16, welche unten einzeln betrachtet wird. Bei den Maßnahmen LR-

⁹ LANUV: Treibhausgas-Emissionsinventar Nordrhein-Westfalen 2012

KS1-M9 und LR-KS1-M15 stellt sich die Frage nach dem konkreten Mehrwert, da sie auf bereits bestehende Förderangebote abstellen. Es fällt außerdem auf, dass an verschiedenen Stellen (z. B. bei der Strategie LR-KS1-S2 Ausbau der Photovoltaik insbesondere auf Dachflächen) auf die Notwendigkeit von Speicherlösungen hingewiesen wird, sich jedoch vergleichsweise wenige Maßnahmen mit der Speicherproblematik befassen.

Bewertung einzelner Maßnahmen:

Maßnahme LR-KS1-M1: Optimierung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG)

Die Vorstellungen der Landesregierung für eine Optimierung des EEGs bleiben in der Maßnahme insgesamt sehr vage. Konkrete Vorschläge, insbesondere für regionale Vermarktungsmodelle, würde IHK NRW begrüßen. Neben dem Erreichen der Ausbauziele muss aus Sicht von IHK NRW verstärkt darauf hin gearbeitet werden, dass die erneuerbaren Energien schneller Markt- und Systemverantwortung übernehmen. Gerade Nordrhein-Westfalen ist von den Strompreisbelastungen durch das EEG in besonderem Maße betroffen. Im Ländervergleich ist NRW 2014 in Bezug auf das EEG ein negativer Zahlungssaldo von rund 3 Mrd. Euro entstanden – kein anderes Bundesland weist eine schlechtere Bilanz auf. Die Landesregierung sollte sich neben einer Fortführung des Ausbaus der erneuerbaren Energien ebenso dafür einsetzen, die Gesamtkosten des EEGs zu begrenzen.

Maßnahme LR-KS1-M16: CO₂-Minderungsbeiträge aus dem fossilen Kraftwerkspark

Die Landesregierung will sich auf Bundesebene dafür einsetzen, dass der im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 der Bundesregierung (Kabinettsbeschluss vom 3. Dezember 2014) verankerte Emissionsminderungsbeitrag der Energiewirtschaft durch ein „geeignetes Instrument“ tatsächlich erreicht wird.

Als ein mögliches Instrument soll geprüft werden, Kraftwerken bei Unterschreitung eines bestimmten Effizienzniveaus die Teilnahme am Energy-Only-Markt zu verwehren, so dass diesen nur die Teilnahme an der Versorgungssicherheitsreserve bleibt. Als Alternative soll die Einführung von Mindestwirkungsgraden sowohl für neue als auch für bestehende Kraftwerke geprüft werden.



IHK NRW lehnt die Vorschläge der Landesregierung entschieden ab. Im Fall der Realisierung kommen diese dem Entzug der Betriebserlaubnis für bestehende Kraftwerke bzw. einer Verhinderungsplanung für neue Kraftwerke gleich. Zu Recht hat die Landesregierung selbst auf die Gefährdung zehntausender Arbeitsplätze durch den Vorschlag der Bundesregierung zu einem „Klimabeitrag“ hingewiesen. Umso verwunderlicher ist, dass sie nun selbst Vorschläge unterbreitet, die in dieselbe Richtung zielen. Zudem sind konventionelle Kraftwerke für den Erhalt der Versorgungssicherheit mittelfristig unverzichtbar. Gerade NRW übernimmt mit dem hier angesiedelten Kraftwerkspark deutschlandweit eine wichtige Versorgungsfunktion. Darüber hinaus ist der Klimaschutzbeitrag der Kraftwerke bereits über die Teilnahme am EU-Emissionsrechtehandel als dem zentralen Klimaschutzinstrument der EU sichergestellt.

2. Sektor Produzierendes Gewerbe und Industrie

Bei allen Bemühungen um das Erreichen der Klimaschutzziele muss ein zentrales Ziel der Landesregierung sein, NRW als Energie- und Industrieland im Wettbewerb der Standorte zu stärken. Maßnahmen, die auf eine Verbesserung der Energie- und Ressourceneffizienz abzielen, erscheinen dafür besonders geeignet. Insbesondere die Unterstützung kleiner und mittelständischer Unternehmen sollte dabei im Vordergrund stehen.

IHK NRW begrüßt, dass die Landesregierung das bestehende Informations- und Beratungsangebot für Unternehmen weiter ausbauen möchte. Hier sollten alle bereits aktiven Partner einbezogen werden. Die Schaffung neuer Strukturen ist aus Sicht von IHK NRW nicht zwingend notwendig und sollte möglichst vermieden werden. IHK NRW wird eine Beteiligung an dem Klimaschutz-Support-Center (LR-KS2-M23) sowie dem Netzwerk „Erneuerbare Energien in der Industrie“ (LR-KS2-M24) gern prüfen.

3. Sektor Gebäude und Gewerbe, Handel, Dienstleistungen

Dem - gemessen am Anteil an den Treibhausgasemissionen - eher kleinen Sektor Gebäude und Gewerbe, Handel, Dienstleistungen wird eine verhältnismäßig große Anzahl an Maßnahmen zugeordnet. Aufgrund ihrer Relevanz für diesen Sektor werden an dieser Stelle auch einzelne Maßnahmen aus dem Bereich Private Haushalte behandelt.

Bewertung einzelner Maßnahmen:

Maßnahme LR-KS3-M53: Förderprogramm „Energieeffizienz im Einzelhandel“

IHK NRW prüft gerne, das angeführte Förderprogramm „Energieeffizienz im Einzelhandel“ aktiv zu bewerben und zu einer bedarfsgerechten Nutzung durch die IHK-Mitgliedsunternehmen beizutragen.

Maßnahme LR-KS6-M142: Förderung von „Repair Cafés“

Die Förderung sog. „Repair Cafés“ lehnt IHK NRW aufgrund der daraus resultierenden Wettbewerbsnachteile gewerblicher Anbieter (in aller Regel Klein- und Kleinstunternehmen, die aus diesen Serviceleistungen einen wesentlichen Teil ihres Umsatzes generieren) ab.

Maßnahme LR-KS6-M144: Reduktion von Plastiktüten

Maßnahmen zur Reduktion von Plastiktüten sind grundsätzlich ein sinnvoller Ansatz. Das in der Maßnahme angedeutete Vorgehen in Form eines generellen Verbots von leichten Plastiktüten durch eine entsprechende Regelung im Landesabfallgesetz stellt einen Alleingang Nordrhein-Westfalens dar und wird von IHK NRW abgelehnt.

Maßnahme LR-KS6-M149: Reduzierung von unnötigen Umverpackungen und Mehrfachverpackungen

Die hier angeführte Initiative der Landesregierung, eine bundesgesetzliche Abgaberegelung für Umverpackungen und Mehrfachverpackungen einzuführen – und damit eine weitere staatliche „Reglementierungs-Hürde“ aufzubauen – erscheint weder zielführend noch sachgerecht und wird daher von IHK NRW abgelehnt.



Maßnahme LR-KS6-M154: Initiative gegen Greenwashing

Aus Sicht von IHK NRW ist die Intention der Maßnahme zwar nachvollziehbar. Der Einsatz rechtlicher Instrumente dürfte hingegen kaum geeignet sein, die Akzeptanz für mehr Klimaschutz zu erhöhen.

4. Sektor Verkehr

Für den Wirtschaftsstandort NRW spielen die individuelle Mobilität der Bürger sowie der Transport von Gütern eine zentrale Rolle. Die gute verkehrliche Erreichbarkeit der Arbeits- und Produktionsstandorte sichert Wachstum und Beschäftigung in unserem Land. Gleich-zeitig werden für Mobilität und Transport Energieträger eingesetzt, die CO₂-bilanzrelevant sind.

IHK NRW begrüßt, dass der Klimaschutzplan Mobilität als Grundvoraussetzung für die internationale Wettbewerbsfähigkeit betrachtet. Um diese langfristig sicherzustellen, wird es erforderlich sein, die Maßnahmen so auszurichten, dass diese die Leistungsfähigkeit der bestehenden Verkehrsinfrastruktur systematisch verbessern. Zur effizienten Gestaltung von individueller Mobilität und unternehmerischen Transportprozessen gehört die Stauvermeidung und Verkehrsverflüssigung. Angesichts der im letzten Jahr verstärkt zu Tage getretenen Probleme bei der Instandhaltung der Infrastruktur sollten die Ausführungen im Kapitel 2.3 Verkehr (S. 104 ff.) weiter präzisiert werden.

Die Potentiale zur Treibhausgasverminderung (S. 105 ff.) liegen unserer Auffassung nach insbesondere auch in einer Vermeidung von Umwegfahrten und Staus durch rechtzeitige Instandhaltung der Infrastruktur.

Kurzfristig erforderliche Brückensperrungen für den Lkw-Verkehr, z. B. an den Rheinbrücken der A 40 oder der A 1, verdeutlichen, welchen klimarelevanten Beitrag die bedarfsgerechte Instandhaltung sowie ein vorausschauendes Baustellenmanagement haben können. Es ist anzunehmen, dass der Klimaschaden durch die eingeschränkte Nut-



zungsmöglichkeit der Infrastruktur erheblich höher ist als der Nutzen aus vielen anderen aufgeführten Maßnahmen.

Vor diesem Hintergrund bittet IHK NRW darum, den vorstehend erläuterten Aspekt stärker als bislang in den Fokus zu nehmen. Dieses sollte auch dadurch verdeutlicht werden, dass die Ausführungen zum Handlungsfeld 4: Verkehrsinfrastruktur den anderen Handlungsfeldern vorangestellt werden.

Die überwiegende Anzahl der Maßnahmen soll aus Mitteln des Haushalts des Verkehrsministeriums finanziert werden. Da viele der Maßnahmen die Implementierung von Modellprojekten, Einsetzung von Arbeitsgruppen, Erstellung von Gutachten oder Information von Bevölkerung und Unternehmen zum Ziel haben, handelt es sich primär um konsumtive Ausgaben. Erklärtes Ziel der Landesregierung ist es jedoch, die Investitionen nachhaltig zu erhöhen. Dieser Zielsetzung genügt der vorgelegte Plan nicht. Wir fürchten, dass die Vielzahl der als konsumtiv zu betrachtenden Maßnahmen dazu führen wird, dass die Mittel, die im Haushalt des Verkehrsministeriums eigentlich für zukunftsweisende Investitionen bereitgestellt wurden, nachträglich in konsumtive Ausgaben umgewidmet werden und damit nicht mehr für Investitionen zur Verfügung stehen.

Ferner weist IHK NRW darauf hin, dass viele der angesprochenen Maßnahmen bereits durch bestehende Aktivitäten zum Teil auf anderer administrativer Ebene abgedeckt bzw. adressiert werden. Um Dopplungen zu vermeiden, ist eine enge Abstimmung erforderlich.

Handlungsfeld 1: Personenverkehr

In der Beschreibung zu dem Handlungsfeld wird ausgeführt, dass die Landesregierung mit dem Klimaschutzplan eine Förderung der Nahmobilität anstrebt. Die zur Zielerreichung angestrebte Veränderung der individuellen Mobilität soll in Anlehnung an die Ausführungen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreisen in NRW (AGFS) erfolgen. Die in dem Klimaschutzplan übernommene Zielsetzung ist dem Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität entnommen. Die Vertreter der Wirt-

schaft haben im Rahmen der Beratungen zum Klimaschutzplan mehrfach deutlich gemacht, dass wir diese ausgesprochen ambitionierte Zielsetzung für wenig realistisch halten. Grundsätzlich sollte die Verlagerung von Verkehren kein Dogma sein, sondern nur dort angestrebt werden, wo dieses auch dazu beitragen kann, den CO₂-Ausstoß zu mindern. IHK NRW regt daher an, dass das Kapitel dahin gehend geändert wird, dass mit der Verabschiedung des Klimaschutzplans die Ziele und Maßnahmen der AGFS nicht automatisch zum Bestandteil des Klimaschutzplans für NRW werden. Außerdem bittet IHK NRW darum, die zweite Strategie im Handlungsfeld Personenverkehr „Verlagerung von Pkw-Verkehren auf Schienenpersonenverkehr und ÖPNV“ dahin gehend zu präzisieren, dass es nicht um eine bedingungslose Verlagerung wie im ersten Satz intendiert geht, sondern um die Verlagerung von Verkehren, soweit hierdurch ein klimarelevanter Beitrag erzielt werden kann.

Maßnahme LR-KS4-M64: Stärkung der Nahmobilität in Kommunen

IHK NRW weist darauf hin, dass es sich bei dieser Maßnahme um eine Zielformulierung ohne konkreten Inhalt handelt.

Maßnahme LR-KS4-M66: Sicherstellung der Finanzierung des ÖPNV im Rahmen des Bundesregionalisierungsgesetzes und des Entflechtungsgesetzes

IHK NRW weist darauf hin, dass aus den Mitteln des Regionalisierungsgesetzes und Entflechtungsgesetzes nicht nur ÖPNV-Maßnahmen, sondern auch andere Infrastrukturmaßnahmen finanziert werden. Ziel sollte es sein, dass auch diese finanzielle Unterstützung für die Kommunen über das Jahr 2019 hinaus verlängert wird.

Maßnahme LR-KS4-M77: Modellversuch des Bundes zur Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften

IHK NRW weist darauf hin, dass Temporeduktionen nur sehr bedingt ein geeignetes Mittel sind, um den CO₂-Ausstoß zu senken. Vor jeder Temporeduktion sollte zwingend eine Überprüfung hinsichtlich des zu erwartenden Beitrags zum Klimaschutz stehen.



Eine flächendeckende Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften erachten wir grundsätzlich als nicht zielführend, da hierdurch die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur herabgesetzt wird. Insbesondere würde die Steuerungsfunktion der Tempo-30-Zonen im Hinblick auf die Verkehrsführung verloren gehen. Dies würde zu dem unerwünschten Ergebnis führen, dass das Verkehrsaufkommen in den bisherigen Tempo-30-Zonen zunimmt.

Handlungsfeld 2: Wirtschafts- und Güterverkehr

In dem Handlungsfeld wurden einige Maßnahmen, die im ersten Entwurf des Klimaschutzplans noch enthalten waren, gestrichen. IHK NRW schlägt vor, die Maßnahme „Effiziente Nutzung der Straßeninfrastruktur durch Lang-Lkw“ wieder in den Klimaschutzplan aufzunehmen. Diese Maßnahme trägt nachhaltig dazu bei, dass der CO₂-Ausstoß reduziert wird, weil sie den Volumentransporten eine größere Transportkapazität zur Verfügung stellt. Die bisherigen Erfahrungen mit dem Modellversuch Lang-Lkw sind sehr positiv. Wir fordern daher die Landesregierung auf, dieses Vorhaben des Bundesverkehrsministeriums nicht länger zu blockieren und die CO₂-Reduktionspotentiale der Maßnahme für NRW zu erschließen.

Maßnahme LR-KS4-M80: Berichterstattung/Wettbewerb zum Thema herausragende Aktivitäten in den Bereichen Handel und Logistik zur Vermeidung unnötiger Transporte

Für diese Maßnahme bittet IHK NRW um eine Klarstellung. Die Unternehmen der Transport- und Logistikbranche haben ein elementares Interesse daran, ihre Fahrzeuge optimal auszulasten. Sie haben ein hohes Interesse daran, Leerfahrten zu vermeiden, um ihre Kosten zu senken. Durch die Bezeichnung der Maßnahme wird suggeriert, dass der Transportsektor unnötige Transporte verursacht. Die Bezeichnung wird nach unserer Auffassung dem Bestreben der Branche nicht gerecht. Wir bitten daher, die Formulierung „unnötige Transporte“ aus dem Titel und dem letzten Satz zu streichen.

Maßnahme LR-KS4-M81: Einrichtung eines Runden Tisches zur Diskussion über die Möglichkeiten von Zertifizierungen für klimafreundliche Logistik

IHK NRW weist - wie bei vorstehender Maßnahme aufgeführt darauf hin-, dass die Unternehmen ein elementares Interesse an effizienten Transportketten haben. Der Eigenanreiz, sich klimafreundlich zu verhalten, ist bedingt durch den Anreiz der Transportkostenersparnis sehr hoch. Vor diesem Hintergrund erscheint der Nutzen dieser Maßnahme als fragwürdig. Die etwaige Umsetzung sollte zumindest im Rahmen bestehender Strukturen stattfinden.

Handlungsfeld 3: Fahrzeugtechnik und Kraftstoffe

Maßnahme LR-KS4-M86: Beschleunigung der Entwicklung und Marktdurchdringung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen

IHK NRW weist darauf hin, dass die Schaffung von Kaufanreizen für Fahrzeuge, die elektrisch betrieben werden, in der derzeitigen Marktsituation dazu führen kann, dass Fördermittel die Produktion und Kapazitäten bei Fahrzeugherstellern im Ausland erhöhen bzw. ausweiten. Soweit Fördermittel eingesetzt werden, sollten diese dem nationalen Kompetenzaufbau dienen und den strengen Richtlinien an die Vergabe von Fördermitteln genügen.

Maßnahme LR-KS4-M91: Einrichtung eines Runden Tisches zur Diskussion über die Umstellung des Strombezugs für Straßenbahnen/Stadtbahnen und Stadtbahnstationen auf regenerative Energien

IHK NRW weist darauf hin, dass eine Festlegung, wie der Strom für Stadtbahnen, Straßenbahnen und Stadtbahnstationen beschafft werden kann, einen Wettbewerbseingriff in den Strommarkt darstellen könnte.

Handlungsfeld 4: Verkehrsinfrastruktur

Maßnahme LR-KS4-M94: Brachflächenrevitalisierung und Innenentwicklung

Aus der Formulierung der Zielsetzung der Maßnahme geht nicht eindeutig hervor, welchen Beitrag diese Maßnahme konkret für die in dem Handlungsfeld aufgeführte Strategie integrierte Stadt- und Verkehrsplanung leisten kann. Es sollte unbedingt vermieden



werden, dass durch die Formulierung der Maßnahme keine verkehrlichen, sondern ausschließlich städtebauliche Ziele verfolgt werden.

Maßnahme LR-KS4-M96: Klimafreundliche Änderung der Landesbauordnung

Im Rahmen der Maßnahme wird vorgeschlagen, dass die Landesbauordnung dahin gehend geändert wird, dass z. B. besonders emissionsarme Fahrzeuge gesonderte Parkmöglichkeiten in den Innenstädten erhalten. Durch eine solche Maßnahme wird der Flächenverbrauch für Parkraum in den Innenstädten nachhaltig erhöht. In der Folge können die Parkraumsuchverkehre steigen, so dass die Ziele des Klimaschutzplans konterkariert werden. Wir bitten, dieses bei der avisierten Prüfung der Änderungen für die Landesbauordnung zu berücksichtigen.

Maßnahme LR-KS4-M97: Seehäfen-Hinterlandverkehre besser anbinden

Die Maßnahme ist in die Kategorie 3 eingestuft, obwohl die Seehafenhinterlandverkehre für den Industrie- und Wirtschaftsstandort NRW extrem wichtig sind. IHK NRW bittet darum, die Priorität dieser Maßnahme auf Kategorie 1 zu setzen.

Maßnahme LR-KS4-M101: Optimierung der verkehrstelematischen Infrastruktur

Für diese Maßnahme ist eine Finanzierung durch den Bund vorgesehen. Angesichts der Relevanz verkehrstelematischer Maßnahmen zur Erhöhung des Verkehrsflusses regt IHK NRW an, dass das Land bei diesem Maßnahmenbündel ebenfalls finanziell aktiv wird.

Maßnahme LR-KS4-M104: Konzeptentwicklung für klimafreundliche Mobilität

Bei dieser Maßnahmenbeschreibung bittet IHK NRW darum den letzten Satz zu korrigieren. Nach unserer Auffassung kann es nicht Ziel sein, eine geringere Mobilität anzustreben. Ziel aller Maßnahmen des Klimaschutzplans sollte es sein, die Mobilität für Bürger und Wirtschaft zu erhalten und den Verkehrsfluss zu verbessern. Wir bitten daher als Ziel eine klimafreundliche Mobilität zu formulieren.

5. Klimafolgeanpassung

Handlungsfeld Boden

Maßnahme LR-KA3-M12: Erhalt und Wiederherstellung von Böden mit hoher Wasserspeicherkapazität im ländlichen Raum

Im Rahmen dieser Maßnahme ist als eines der Instrumente vorgesehen, den Katalog der schutzwürdigen Böden auszuweiten. Dies darf aus Sicht von IHK NRW nicht dazu führen, dass die für anderweitige Nutzungen zur Verfügung stehenden Flächen weiter eingeschränkt werden, z. B. indem es zu weiteren Ausweisungen von Bodenschutzgebieten kommt. Zu Recht weist der Text darauf hin, dass die Entscheidung über Überbauung, Abgrabungen und Aufschüttungen auch unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit von Böden weiterhin der Abwägung unterliegt und den Planungs- und Genehmigungsebenen vorbehalten bleibt. Der Klimaschutzplan darf diesen Abwägungsspielraum nicht einschränken.

Maßnahme LR-KA3-M13: Wiederherstellung und Erhalt von Böden mit hoher Kühlleistungsfunktion im städtischen Raum

Auch bei dieser Maßnahme gilt, dass der Klimaschutzplan den Abwägungsspielraum im Hinblick auf Entscheidungen über Überbauung, Abgrabungen und Aufschüttungen nicht einschränken darf.

Handlungsfeld Industrie und Gewerbe

Maßnahme LR-KA10-M37: Branchenspezifische Dialoge für Wirtschaftsakteure zur Klimafolgenanpassung

Den Vorschlag der Landesregierung zur gemeinsamen Organisation von Workshops und Fachveranstaltungen mit den IHKs werden diese gern prüfen.

Ihre Ansprechpartner

IHK NRW ist der Zusammenschluss der 16 Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen. IHK NRW vertritt die Gesamtheit der IHKs in NRW gegenüber der Landesregierung, dem Landtag sowie den für die Kammerarbeit wichtigen Behörden und Organisationen.



Gesamtkoordination	
Energieumwandlung	
Produzierendes Gewerbe und Industrie	
Gebäude und Gewerbe, Handel, Dienstleistungen	
Verkehr	
Raumordnung	