

**An das**  
**Referat VII-2 Klimaschutz und Energiestrategien, Cluster EnergieRegion.NRW,**  
**EnergieAgentur.NRW, Koordinierung Klimaschutzplan NRW**  
**Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft,**  
**Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen**  
**Schwannstraße 3**  
**40476 Düsseldorf**

## **Stellungnahme zum Entwurf Klimaschutzplan NRW**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW e.V. (VVWL) hat sich engagiert und konstruktiv an der Erarbeitung des vorliegenden Entwurfs des Klimaschutzplans NRW beteiligt. Unsere nachfolgenden Anmerkungen wie auch der Großteil unserer Mitarbeit konzentrierte sich auf den Sektor Verkehr und den Koordinierungskreis. In Bezug auf die anderen Sektoren verweisen wir auf die Stellungnahmen von unternehmer nrw und der IHK NRW.

Wir begrüßen ausdrücklich, dass im vorliegenden Entwurf des Klimaschutzplans im Sektor Verkehr, Handlungsfeld 2 Wirtschafts- und Güterverkehr, die Rolle der Logistik in der Gesellschaft positiv hervorgehoben wurde. Ehrgeizige Klimaschutzziele können jedoch nur unter international harmonisierten Wettbewerbsbedingungen für die im starken Wettbewerb befindliche Wirtschaft, insbesondere Logistikwirtschaft umgesetzt werden.

Dass unser Vorschlag zur Teilnahme des Landes NRW am bundesweiten Feldversuch zur Erprobung des Lang-Lkw nicht in den Entwurf aufgenommen wurde, ist vor dem Hintergrund der Ergebnisse des Zwischenberichts der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zum Feldversuch Lang-Lkw bedauerlich. Dort werden CO<sub>2</sub>-Einsparungen bestätigt. Negative Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und Modal-Split waren nicht festzustellen. Zudem sei angemerkt, dass inzwischen NRW für den verlängerten Sattelaufleger eine Teilnahme am Feldversuch parteiübergreifend beschlossen hat.

In der Arbeitsgruppe Verkehr hatten alle beteiligten Akteure einvernehmlich herausgearbeitet, dass eine Rückverlagerung des bereits bestehenden Güterverkehrs von der Straße auf Schiene und/oder Binnenschiff unmöglich und eine Bewältigung der Hälfte des prognostizierten Straßengüterverkehrszuwachses durch andere Verkehrsträger schon ein großer Erfolg sei. Im vorliegenden Entwurf wird dieser Erkenntnis auf Seite 114 zwar Rechnung getragen: „Mit der bestehenden Infrastruktur könnte ein solcher Zuwachs weder auf der Straße noch auf der Schiene oder den Wasserstraßen bewältigt werden. Dem Ausbau des Transportnetzes für den Güterverkehr sind durch die räumlichen Gegebenheiten häufig enge Grenzen gesetzt.“

Vor diesem Hintergrund bitten wir dennoch um eine entsprechende Umformulierung des LR-KS4-M104 und schlagen hierzu vor:

„Konzeptentwicklung für klimafreundliche Mobilität: Die Landesregierung entwickelt ein Konzept für eine Weiterentwicklung der Infrastruktur, um das zu erwartende Wachstum des Schienenverkehrs, der Binnenschifffahrt und des Straßengüterverkehrs zu bewältigen und um auch durch eine stärkere Nutzung der Schiene bzw. Wasserstraße einen Beitrag zur Bewältigung des prognostizierten Straßengüterverkehrswachstums zu leisten. Darüber hinaus setzt sich die Landesregierung für eine verbesserte Abstimmung zwischen Siedlungs-

und Verkehrsplanung zur Optimierung der Flächeninanspruchnahme und der Verkehrsbelastung ein. Ziel ist eine klimafreundlichere Mobilität.“

Bezüglich der Formulierung auf S. 115 („Dazu gehört auch, dass alle verkehrsbedingten Umweltkosten verursachergerecht getragen werden müssen. Soweit dies nicht zum Beispiel durch Steuern, Abgaben und Versicherungen bereits heute verwirklicht ist, sollten für alle Verkehrsträger sämtliche gesellschaftlichen Kosten zum Beispiel durch CO<sub>2</sub>-Emissionen, Luftschadstoffe und Lärm, sowie für Natur- und Landschaftsschäden angerechnet werden. Um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten, muss die Anlastung der externen Kosten obligatorisch in allen EU-Mitgliedstaaten angewendet werden“) begrüßen wir, dass erstens dem Harmonisierungsgedanken im europäischen Wettbewerb Rechnung getragen wird und zweitens nicht nur ein Verkehrsträger, z.B. der Lkw, veranlagt werden soll. Wichtig ist hierbei jedoch eine nicht diskriminierende intermodale Vorgehensweise. Die Bezeichnung „gesellschaftliche Kosten“ kann nach unserem Verständnis jedoch nicht Kostenkomponenten wie Stau- und Unfallkosten umfassen. So sind beispielsweise für die im Stau Stehenden durch die Zeitkosten und entgangenen Nutzen bereits die entstehenden Kosten internalisiert.

Mit freundlichen Grüßen

