



Bundestagswahl 2021: Impulse der Wirtschaft

In Zukunft investieren



IHK NRW - Die Industrie- und Handelskammern
in Nordrhein-Westfalen

Übersicht

Wirtschaftspolitische Grundsätze nach Corona	2	Bezahlbare und sichere Stromversorgung gewährleisten	17
Wachstumsbremse Bürokratie lösen	3	Klimapolitik wettbewerbsfähig gestalten	18
Staatsfinanzen zukunftsfähig gestalten	4	Umweltpolitik & Kreislaufwirtschaft m. Augenmaß gestalten	19
Internationaler Handel und EU-Binnenmarkt	5	Steuern senken und vereinfachen	21
Berufliche Bildung attraktiv und zeitgemäß gestalten	7	Eigenkapitalstärkung: „Mittelstandslücke“ schließen	23
Fachkräfte sichern – digitale Kompetenzen ausbauen	8	Finanzmarktregulierung mittelstandsfreundlich gestalten	24
Potenziale der Datenökonomie besser nutzen	9	Gründungen erleichtern und Wachstum fördern	25
Digitale Schlüsseltechnologien vorantreiben	10	Handeln für die Europäische Stadt	26
IKT-Infrastruktur schnell verbessern	12	Mobilität der Zukunft gestalten	27
E-Government für Unternehmen umsetzen	13	Verkehrsinfrastruktur verbessern	28
Zukunft durch Innovationen sichern	15		

*Das vorliegende Papier (**Stand 05.07.2021**) stellt den internen Diskussionsstand der IHK-Organisation in NRW dar. In der laufenden Abstimmung wird es mit den Gremien der IHKs in NRW validiert. Die Entwurfsfassung des Papiers berücksichtigt die zum Zeitpunkt ihrer Abfassung bekannten Vorgaben der Rechtsprechung in Bezug auf den Kompetenzbereich der IHK-Organisation. Bei Änderungen in Bezug auf die Kompetenzgrenzen könnten Anpassungen erforderlich sein.*

Situation

Internationales Geschäft eingebrochen, Schwächen der Wirtschaft deutlich geworden.



Zielsetzung

EU-Binnenmarkt und Auslandsgeschäfte nutzen, um Wachstum zu generieren.



Lösung

EU-Binnenmarkt vollenden, offene Märkte und Auslandsgeschäfte sicherstellen.



Impuls 1

Exportgeschäft der Unternehmen international, auf deutscher Ebene und im Binnenmarkt stärken

1) Corona hat den Abschwung im Außenhandel verstärkt. Das gefährdet Wachstum und Beschäftigung.

2) 75% der Beschäftigten arbeiten im Dienstleistungssektor. Die Außenwirtschaftsförderung hilft hier zu wenig.

3) Die deutschen Exporte von Dienstleistungen sind im weltweiten Vergleich gering, die Markteintrittsbarrieren zu hoch.

1) Die Handels- und Investitionsschutzabkommen sowie die Mitgliedschaften der EU in internationalen Organisationen sollen Unternehmen zu mehr Import- und Exportwachstum verhelfen.

2) Die deutsche Außenwirtschaftsförderung sollte zielgerichtet Dienstleister in der EU und weltweit, auch über Regierungsvereinbarungen, unterstützen.

3) Fairer Marktzugang und Dienstleistungsexporte sollten feste Bestandteile künftiger Handelsabkommen sein. Überflüssige Zollbarrieren werden abgebaut.

1) Neuausrichtung der US-Politik für faire, regelbasierte Handelspolitik und WTO-Reform nutzen. Deutsche Initiativen für Ausbau der Beziehungen EU-USA und Weiterentwicklung des CAI-Abkommens mit China beginnen.

2) Exportfinanzierung/-absicherung besser auf KMU-Bedürfnisse und den Dienstleistungshandel ausrichten. Außenwirtschafts-Kampagne für Einsteiger, Messebeteiligungen, Delegationsreisen. Ausschreibungen und Basis für abgestimmte Außenwirtschafts-Plattform starten.

3) Abkommen mit strategisch wichtigen Partnern abschließen. Deutsche Kampagne für Nutzung präferenziellen Ursprungsrechts auflegen. Bürokratiebarrieren für Dienstleister in der EU und weltweit abbauen.



Impuls 2

Importe ausbauen, internationale Arbeitsteilung vertiefen und Lieferketten krisenfest machen

1) Das Im- und Exportgeschäft ist durch seine Verflechtungen in Europa, der EU-Peripherie und Übersee von weltweiten protektionistischen Maßnahmen wie Abschottungen, neuen Grenzregimen und Verwaltungsbarrieren betroffen.

2) Einseitige Abhängigkeiten von Lieferanten und Partnern in Drittländern haben zu Engpässen bei der Produktion geführt. Die Finanzierung von Importen wird schwieriger.

3) Industrie-, Entwicklungs- u. Schwellenländer setzen vielfach unlautere Handelspraktiken, Subventionen und Protektionismus ein. Ex- und Importgeschäfte leiden darunter.

1) Ein nach Corona weitgehend vollendeter EU-Binnenmarkt soll für einen barriere- und störungsfreien Waren-, Dienstleistungs- und Personenverkehr sorgen. Abkommen erleichtern Importe aus Drittländern.

2) Durch stärkere Diversifizierung können Unternehmen ihre Liefer- und Wertschöpfungsketten resilienter aufstellen. Eine umsichtige kurzfristige Importfinanzierung soll die Chancen für neue Geschäfte erhöhen.

3) Das neue handelspolitische Schutzinstrumentarium der EU soll auch kleineren Unternehmen eine faire Wettbewerbsposition weltweit bieten. Der Ausbau und eine bessere Flankierung der Außenwirtschaftsförderung soll umgesetzt sein.

1) Im Binnenmarkt „Better-Regulation-Initiative“ und EU-Aktionspläne für Waren- und Dienstleistungsverkehr umsetzen; keine neuen Belastungen aufbauen. Für Drittmärkte handelspolitische EU-Strategie auflegen.

2) Sorgfaltspflichtengesetz für Lieferketten praxisnah und KMU-freundlich gestalten. Es gilt, ein einheitliches level-playing-field zu schaffen. Unternehmen bei Diversifizierung ihrer Lieferketten fördern. Neue kurzfristige Finanzierungsinstrumente auch für Importe anbieten.

3) Reformierte Handels-Schutzinstrumente der EU für fairen Wettbewerb in Schwellen- und Entwicklungsländern einsetzen. Eine Türöffnerfunktion der Politik (EU/D) für schwierige Märkte weltweit praktizieren.

Situation

Internationales Geschäft eingebrochen, Schwächen der Wirtschaft deutlich geworden.



Zielsetzung

EU-Binnenmarkt und Auslandsgeschäfte nutzen, um Wachstum zu generieren.



Lösung

EU-Binnenmarkt vollenden, offene Märkte und Auslandsgeschäft sicherstellen.



Impuls 3

Rechtliche Rahmenbedingungen in Deutschland und in der Europäischen Union verbessern

1) EU-Handelspolitik, Binnenmarkt und KMU-Förderung sind oft nicht KMU-gerecht. Belastende Regulierungen wie die Maßnahmen aus dem „Green Deal“ der EU drohen mit viel Bürokratie derzeit vor allem KMUs zu überfordern.

2) Fehlende Abbildung digitaler Geschäftsprozesse der Unternehmen im europäischen Import- und Exportmarkt. Administrative Barrieren verhindern digitalen Binnenmarkt.

3) Zunehmende handelspolitische Blöcke (z.B. die RCEP) bilden sich. Die EU gerät in Gefahr, als Wirtschaftsmacht ins Hintertreffen zu geraten.

1) Die Wettbewerbsfähigkeit von KMU in der EU soll durch hohe wirtschaftspolitische Priorität gestärkt werden. Eine neue KMU-Strategie soll beim Abbau von Gesetzen und Bürokratievorgaben helfen, um Unternehmen fit für die Weltmärkte zu machen.

2) Ein digitaler EU-Binnenmarkt soll neue Potenziale für den grenzüberschreitenden Waren- und Dienstleistungsverkehr heben – auch mit dem Vereinigten Königreich.

3) Die wirtschaftspolitische Rolle der EU auf internationalem Parkett ist gestärkt. Die EU nutzt den Rückenwind im neuen transatlantischen Bündnis. Das stärkt die internationalen Verflechtungen mit strategisch wichtigen Partnerländern.

1) KMU-Wettbewerbsfähigkeit TOP-Priorität einräumen. Industrie- und KMU-Strategie umsetzen. Nachhaltigkeitsthemen und Transformation („Green Deal“) voranbringen.

2) Initiative zum Abbau von administrativen Barrieren im Binnenmarkt weiterverfolgen. Grenzüberschreitende Dienstleistungen / Arbeitnehmerentsendung erleichtern. Einen digitalen Binnenmarkt schaffen.

3) Mit der EU-Politik weltweit Wirtschaftsdiplomatie einsetzen. Über EU-Partnerschaften Kontakte zu strategisch wichtigen Regionen und Ländern vertiefen. Neue transatlantische Brücke ausbauen.

Situation

Die Mobilfunk- & Breitbandversorgung ist Grundlage aller Digitalisierung. Vor allem für Unternehmen ist der Status quo unbefriedigend.



Zielsetzung

Leistungsfähige Breitband- und Mobilfunknetze für digital erfolgreiches Wirtschaften.



Lösung

Schneller Ausbau durch aktive Unterstützung und bessere Gestaltung der Rahmenbedingungen.



Impuls 1

Breitbandausbau auf Unternehmen fokussieren

- 1) Unternehmen benötigen weit leistungsfähigeres Internet als Haushalte. Der Fokus des Ausbaus sollte wie in NRW auf Unternehmensstandorten liegen.
- 2) In NRW sind von über 3.900 gemeldeten Gewerbegebieten 77 Prozent mit Glasfaser erschlossen. An vielen dezentralen Standorten gibt es weitere Probleme.

- 1) Unternehmen können ihren höheren Breitbandbedarf am Standort bezahlbar abdecken.

- 2) Unternehmen mit besonders hohem Gigabitbedarf können schnell ihre individuelle Anbindung bezahlbar realisieren.

- 1) Breitbandförderung gemeinsam mit Kommunen auf Unternehmen ausrichten. Bundesweiten Masterplan zur Orientierung kommunaler Projekte umsetzen.

- 2) Unterstützung von Unternehmen beim individuellen Gigabitanschluss durch einen "Gigabit-Bonus", eine "Gigabit-Beratung" und bei den Anschlusskosten.



Impuls 2

Ausbau des Breitbandnetzes beschleunigen

- 1) Regulierungsvorschriften sind mitunter unklar in den Auswirkungen (bspw. DigiNetz-Gesetz) und verzögern den Ausbau statt zu beschleunigen.
- 2) Hoher Zeit- und Kostenaufwand für Baugenehmigungen bremst Tiefbauunternehmen aus.
- 3) Fehlende Kapazitäten im Tiefbau limitieren die Umsetzungsgeschwindigkeit des Breitbandausbaus.²

- 1) Schnellerer Ausbau durch gewährleistete Investitionssicherheit für Kommunen und Netzanbieter.

- 2) Die Planung und Genehmigung des Breitbandausbaus erfolgt schnell und zuverlässig.

- 3) Der Breitbandtiefbau wird deutlich beschleunigt

- 1) Regelmäßige Begutachtung der Regulierungsbedingungen (z.B. ausgewogene Regeln für Mitverlegung im DigiNetzG).

- 2) Genehmigungsverfahren z. B. durch kommunale Pauschaleralaubnisse und digitale, standardisierte Prozesse beschleunigen und verschlanken.

- 3) Rahmenbedingungen (z. B. qualifizierte Zuwanderung) für Fachkräfte im Tiefbau langfristig sicherstellen. Alternative Verlegungsmethoden nutzen.



Impuls 3

Mobilfunk-Versorgung effektiv verbessern

- 1) 84% der befragten Unternehmen berichten von Mobilfunkproblemen mit Telefonie und Datenmobilfunk.³
- 2) Die Chancen von 5G werden insbesondere von KMU oft noch nicht gesehen. Anwendungen und 5G-Infrastrukturausbau werden noch wenig vorangetrieben.

- 1) Die flächendeckende Mobilfunk-Basisversorgung mittels 4G ist 2022 vorhanden.

- 2) Die innovativen Chancen von 5G werden genutzt. 5G-Netze werden sowohl von den Netzbetreibern als auch von Unternehmen aufgebaut und verwendet.

- 1) Ausbaupflichtungen & freiwillige Ausbauszusagen bei den Netzbetreibern zur 4G-Basisversorgung konsequent einfordern. Kooperation der Netzbetreiber fördern.

- 2) Politik wie Wirtschaft unterstützen und fördern innovative 5G-Konzepte durch Aufbau von Testumgebungen und 5G-Förderungen für KMU.



Impuls 4

Weniger Bürokratie bei Planung und Genehmigung von Mobilfunkstandorten

- 1) Mobilfunkinfrastruktur benötigt oft umfangreiche Genehmigungen, die den Ausbau verzögern.
- 2) Zu lange Abstimmungs- und Genehmigungsprozesse: Von der Planung bis zur Inbetriebnahme eines Mobilfunkmastes vergehen in der Regel 12-24 Monate.

- 1) Nur noch besonders umfangreicher Ausbau von Mobilfunkinfrastruktur benötigt Genehmigungen.

- 2) Binnen drei Monaten erfolgt die Genehmigungsentscheidung.

- 1) Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen, damit weniger Mobilfunkinfrastruktur genehmigungspflichtig ist (z.B. Mobilfunkanlagen als Bestandteil von Bundesstraßen einstufen).

- 2) Vereinfachung und Beschleunigung der Genehmigungsprozesse, z.B. Unterstützung durch die Mobilfunkinfrastrukturgesellschaft des Bundes.



Impuls 5

Mobilfunkstandorte finden, Bedenken begegnen

- 1) Netzbetreiber haben Probleme bei der Suche nach Mobilfunkstandorten.
- 2) Bedenken aus Bevölkerung und Verwaltung hinsichtlich Strahlung und Ästhetik / Denkmalschutz verzögern den schnellen Mobilfunkausbau unverhältnismäßig.

- 1) Es gelingt, zügig ausreichende Mobilfunkinfrastruktur zu finden, insbesondere von der öffentlichen Hand.

- 2) Die Diskussion um potenzielle Mobilfunkrisiken erfolgt informiert und sachlich. Der Nutzen von Mobilfunk wird anerkannt.

- 1) Die öffentliche Hand stellt vielfältige Standorte zu angemessenen Preisen zur Verfügung.

- 2) Eine Informationskampagne von neutraler Seite bereitet die Fakten leicht verständlich auf und vermittelt den Nutzen von Mobilfunk.

Situation

Anteil der innovativen Mittelständler ist auf 19 % gesunken¹.



Zielsetzung

Innovationen aus Deutschland: schnell, global erfolgreich.



Lösung

„Machermentalität“ fördern.



Impuls 1

Deutschland und EU zum „Technologieowner“ neben USA und China machen

1) Die deutsche Hightech-Strategie 2025 ist solide, aber nicht visionär. Sie nimmt richtige Herausforderungen auf, enthält aber keine Vorstellung von der technologischen Positionierung Deutschlands in der Welt 2030.

2) Deutschland und die EU laufen technologisch den USA und China hinterher.

1) Es gibt eine Vision 2030 mit technologischen Kernbotschaften und einen Umsetzungsplan.

2) Es gibt eine europäische und deutsche Vision für die Technologieführerschaft.

1) Relevante Zukunftstechnologien (z. B. KI, altern. Antriebe & Energiequellen, Mikroelektronik) gemäß Vision und Plan (Zielen!) gesondert fördern und den Wissenstransfer zur Wirtschaft gewährleisten.

2) Stärken und Schwächen bei den Schlüsseltechnologien & Marktumfeld analysieren. Dynamische Lösungsansätze und Sprunginnovationen von Bürokratie befreien. Fachkräfte sichern.



Impuls 2

Digitale Souveränität Europas vorantreiben

1) Digitale Plattformen entwickeln sich zu Monopolen. Unternehmen sind zum großen Teil von Digitalkonzernen aus Drittstaaten abhängig.

2) Unternehmen nutzen ihre Daten zu wenig. Oft ist unklar, wer generierte Daten wie verarbeiten darf. Potenzielle Chancen aus neuen Geschäftsmodellen bleiben damit ungenutzt.

1) Markt- und wettbewerbsfähige Lösungen auf deutscher und EU-Ebene sind erfolgreich. Wachstumskapital durch in- und ausländische Investoren steht auf Augenhöhe mit den USA und China zur Verfügung.

2) Recht auf Datenzugang und -teilhabe ist abgestimmt. Datengetriebene Geschäftsmodelle aus Deutschland / der EU sind international erfolgreich am Markt.

1) Vorhandene Lösungsansätze (z.B. GAIA-X) praxisnah zusammen mit Unternehmen weiter entwickeln. Staatliches Wachstums- und Wagniskapital bereitstellen und private Investments attrahieren.

2) Rechtssicherheit im Umgang mit Daten schaffen (z. B. durch Novelle EPVO und DSGVO). Denken in Geschäftsmodellen in die Bildung integrieren.



Impuls 3

Schneller in den Markt: Technologietransfer neu ausrichten

1) Der schnelle Transfer von wiss. Erkenntnissen und Technologieentwicklungen in den Markt funktioniert nicht. Akteure fehlen, die aktiv auf KMU zugehen und Partner der Unternehmen sind.

2) Eine umfassende Wissensbasis über vorhandene wissenschaftliche Kompetenzen an deutschlandweiten Wissenschaftseinrichtungen fehlt.

3) Schutzrechtsverhandlungen, mangelndes Praxisverständnis und „Denken in Semestern“ erschweren Kooperationen mit Wissenschaftseinrichtungen. Der Kooperationswille ist auf langfristige Projekte mit größeren Unternehmen ausgerichtet.

4) In zahlreichen Fällen gibt es für Wissenschaftler an Hochschulen und Forschungseinrichtungen nicht genügend oder die falschen Anreize, sich im Transfer zu engagieren. Dadurch bleiben die Potenziale vieler Forschungsergebnisse für die Praxis ungenutzt.

1) Der Technologietransfer ist professionalisiert. Regionale Ansprechpartner für KMU sind bei Wirtschaftsförderinstitutionen (u.a. IHKS) angesiedelt.

2) Umfassende Wissensbasis über Technologiekompetenzen für Anfragen von Unternehmen existiert und wird gepflegt.

3) In der Wissenschaft liegen pragmatische Regelungen für den Umgang mit Schutzrechten, Praxiserfahrungen und praxisorientiertes Projektmanagement vor. KMUs sind stärker in den Transferprozess eingebunden.

4) Lebendiger Technologietransfer, getrieben durch die beiderseitige Motivation von Wissenschaftlern und Unternehmern.

1) Regionale Technologiescouts und Technologievermittler bei unternehmensnahen Einrichtungen (wie IHKS) implementieren.

2) Zentrale Wissensdatenbank zur Forschungslandschaft aufbauen und betreiben. Überblick über das vorhandene Wissenschafts-Know-how priorisieren.

3) Praxisorientiertes Arbeiten in der Wissenschaft fördern (z. B. Projekte mit Unternehmen), ggf. Bonus für guten Technologietransfer mit KMU einführen.

4) Geeignete Anreizsysteme für die Wissenschaft, sich im Technologietransfer zu engagieren. Förderung der Zusammenarbeit von Wissenschaft und Wirtschaft.

Situation

Anteil der innovativen Mittelständler ist auf 19 % gesunken¹.



Zielsetzung

Innovationen aus Deutschland: schnell, global erfolgreich.



Lösung

„Machermentalität“ fördern.



Impuls 4

„Erst mal machen“ statt regulieren

1) Komplizierte und langwierige Genehmigungsverfahren und Prüfvorschriften (z. B. Umweltauflagen, Brandschutz, Barrierefreiheit, Produktsicherheit) hemmen kurze Wege in den Markt.²

2) Die Marktakzeptanz von Technologien kann nicht am Anfang einer Entwicklung unter Realbedingungen getestet werden.

1) Schnelle Genehmigungen (festgelegte Zeiträume) und handhabbare Vorschriften sind eingeführt. D reguliert nicht mehr als die EU vorschreibt (kein „Gold-Plating“).

2) Förderlücke zwischen Demonstrator und funktionsfähiger Kleinserie sind geschlossen. Realitätsnahe Testfelder für den Markttest stehen bereit.

1) Gesetze und Vorschriften besser aufeinander abstimmen, Analogieschlüsse bei Genehmigungen zulassen. Verfahren entbürokratisieren. Bessere Kontrollen und Sanktionen statt schärferer Regeln.

2) Entwicklung vom Demonstrator zur Kleinserie fördern (z. B. durch Erweiterung von ZIM). Schnell zeitlich befristete Anwendungen in begrenzten Test-Märkten zulassen („Innovationsregionen“).



Impuls 5

Projektförderung erleichtern

1) Die Antragstellung in der Projektförderung ist zu kompliziert (z. B. Antragsverfahren digital & schriftlich, Nebenbestimmungen). Calls entsprechen nicht der Realität in Unternehmen, denn Innovationen richten sich nicht nach Stichtagen.

2) Die Förderlandschaft ist unübersichtlich und die Abgrenzung der Programme ist oftmals schwierig (bspw. existieren vier Programme zur E-Mobilität von vier unterschiedlichen Ministerien).

1) Einheitliche Anträge und Abrechnung. Antragstellung ist fortlaufend möglich.

2) Die Förderprogramme sind zwischen den Ressorts abgestimmt und konsolidiert. Es gibt weniger, dafür thematisch breitere Programme.

1) Zentrale und einheitliche Antragsplattform (Bund und Länder) schaffen. Calls abschaffen. Beantragungs- und Dokumentationssysteme konsequent entbürokratisieren und digitalisieren.

2) Förderprogramme abgestimmt zu größeren Einheiten zusammenfassen. Wettbewerbe und Projektstrukturen an agile Abläufe der Produkt- und IT-Entwicklung anpassen.

Situation

Innerstädtischer Strukturwandel, regionale Vernetzung, Digitalisierung und Mobilität verändern den Rahmen für Stadtentwicklung.



Zielsetzung

Branchen und Städte mit ihren Zentren zukunftsfähig im Sinne der Europäischen Stadt aufstellen.



Lösung

Stadtumbau unterstützen innovative Konzepte und Pilotprojekte fördern.



Impuls 1

Potenziale von urbanen und ländlichen Räumen nutzen und vernetzen

- 1) Insbesondere Großstädte entfalten in vielerlei Hinsicht eine Sogwirkung, die z.B. zu Flächenkonkurrenzen führt.
- 2) In zahlreichen Städten – insbesondere Klein- und Mittelstädten – verschlechtern sich die wirtschaftlichen und infrastrukturellen Bedingungen.

- 1) Zuwanderungsdruck, Fachkräftemangel und Agglomerationsnachteilen als wesentlichen Parametern der Stadtentwicklung offensiv begegnen.
- 2) (Nah-)Versorgungslücken schließen; Leerstände vermeiden bzw. einer neuen Nutzung zuführen; städtebauliche Abwertung stoppen bzw. das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität der Städte verbessern.

- 1) Einbindung in regionale Wachstums- und Siedlungsstrategien; Metropolen und Verflechtungsräume vernetzen (z.B. Infrastruktur und Mobilitätskonzepte).
- 2) Stadtumbau und Anpassung notwendig; Funktionsmischung in Zentren forcieren, u.a. durch Flexibilisierung rechtlicher Vorgaben, und in dem Kontext für Toleranz der verschiedenen Nutzungen untereinander werben.



Impuls 2

Kommunen handlungsfähig machen

- 1) Vielerorts defizitäre kommunale Haushalte verlangsamen oder verhindern Stadtentwicklung.

- 1) Kommunen müssen in die Lage versetzt werden, ihre Innenstädte und Zentren zu entwickeln; Planungsdefizite aufgrund fehlender Finanz- und Personalressourcen sind zu vermeiden.

- 1) Neben dem Ausbau und Erhalt der Städtebauförderung des Landes erhalten Bundesförderprogramme nach der Pandemie besondere Bedeutung, z.B. hinsichtlich der Förderung von City- und Quartiersmanagement bzw. „Kümmerern“.



Impuls 3

Innerstädtische Unternehmen und Stadt digitalisieren

- 1) Verschiebung von Marktanteilen zu Lasten klassischer Innenstadtangebote.
- 2) Wenige digitale Angebote von Standort Innenstadt/Stadt und städtischen Einrichtungen, keine Verknüpfung von digitalen Angeboten.

- 1) Stationärer Handel und klassische Innenstadtangebote verlieren als Frequenzbringer an Bedeutung. Sie müssen neue Frequenzbringer entwickeln und Digitalisierungspotenziale ausschöpfen.

- 2) Vernetzte, hybrid erlebbare Innenstädte über alle Funktionen hinweg (private sowie öffentliche Angebote) schaffen.

- 1) 2) Stationär und digital zusammenführen, hybride Unternehmensstrukturen fördern; innerstädtische Akteure in Smart City-Konzepte einbeziehen; Förderprogramme schaffen, die den Innovationsmotor Digitalisierung für die Stadtentwicklung erschließen; Erkenntnisse aus der Pandemie nutzen und zugunsten von Handel, Gastronomie, kulturellen Angeboten, etc. sowie der städtischen Infrastruktur weiterdenken (z.B. Passantenströme steuern und analysieren, Daten nutzbar machen).



Impuls 4

Erreichbarkeit der Innenstädte sichern und Verkehrswende begleiten bzw. umsetzen

- 1) Insbesondere in Großstädten ist die Erreichbarkeit durch zunehmende Staus und nicht ausreichend attraktive Mobilitätsangebote gefährdet. Dies gilt für Personen- und Lieferverkehre gleichermaßen.

- 1) Standortattraktivität und Umsatzentwicklung hängen wesentlich von der Erreichbarkeit ab. Die Erreichbarkeit durch alle Verkehrsträger ist daher sicherzustellen.

- 1) Multimodale Mobilitätsangebote (Sharing-Angebote, Mobilitäts-Hubs, etc.) sowie Citylogistik-Konzepte (im Sinne zukunftsfähiger und übertragbarer Pilotprojekte) fördern; zügiger Ausbau von Ladeinfrastruktur.

Situation

Veraltete Mobilitätsangebote schmälern die Attraktivität unseres Wirtschaftsstandorts.



Zielsetzung

Digital gesteuerte, vernetzte Mobilität für effiziente und nachhaltige Verkehre.



Lösung

Erneuerung und Digitalisierung, Beseitigung von Hürden zum Einsatz neuer Mobilitätsangebote.



Impuls 1

Nachhaltig unterwegs: Lebens- und Mobilitätsqualität verbessern

- 1) Nicht weiter ausbaufähige Verkehrsinfrastrukturen führen bei steigender Verkehrsnachfrage zu Staukosten in Unternehmen und zeigen die Notwendigkeit von neuen Steuerungsinstrumenten auf.
- 2) Pkw-Verkehr mit niedrigem Besetzungsgrad und der ruhende Verkehr in verdichteten Räumen verteuern den weiter wachsenden Wirtschaftsverkehr durch Staus und Verkehrsbehinderungen.
- 3) Die Treibhausgasemissionen des Verkehrs liegen mit 162 Mio. t CO₂ nach wie vor auf dem Niveau von 1990.¹

- 1) Effizienter fließender und ruhender Straßenverkehr ohne Staus und Parksuchzeiten für eine zuverlässige Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte.

- 2) ÖPNV und Sharing-Angebote bündeln und reduzieren das MIV-Aufkommen und schaffen als flächeneffiziente Verkehrsalternativen Raum für den Wirtschaftsverkehr.

- 3) Das Ziel des deutschen Klimaschutzplans 2030, die Emissionen im Verkehr um mindestens 58% auf 95 Mio. t CO₂ gegenüber 1990 zu senken, soll angestrebt werden.¹

- 1) Förderung der weiteren Digitalisierung und integrierten Steuerung der Stellplatzkapazitäten im öffentlichen Raum (App-basierte Parkleit- und Buchungssysteme).

- 2) Förderung von nachhaltigen Citylogistik-Konzepten. Die Ver- und Entsorgungsinfrastruktur ist angemessen einzubinden und zu berücksichtigen.

- 3) Technologieoffene Förderung alternativer Antriebe und alternativer Antriebsenergien durch finanzielle Investitionsanreize. Verlagerung und Bündelung von Verkehren. Effizienzpotenziale im innerstädtischen Logistikverkehr sollten zusätzlich ausgeschöpft werden.



Impuls 2

Vernetzt mobil: Multimodalität und kombinierten Verkehr fördern

- 1) Separate und unkoordinierte Mobilitäts- und Transportangebote erschweren durchgehende, multimodale Reise- und Transportketten im Personen- und Güterverkehr.
- 2) Unvollständige Angebote an vernetzter Mobilität des öffentlichen und privaten Personenverkehrs, um Verkehrsmittel flexibel nutzen zu können.
- 3) Bahnangebot zur Verlagerung der Güterverkehre von der Straße auf die Schiene zu wenig attraktiv. Zu niedrige Brückenhöhen und marode Schleusen verhindern Wachstum der Güterverkehre im Kanalnetz.

- 1) Einfache Nutzung und flexible Kombination der Angebote im Personenverkehr und im multimodalen Güterverkehr.

- 2) Anschlusssicherung im Nah-, Regional- und Fernverkehr sowohl privater als auch öffentlicher Anbieter aller frei zugänglicher Verkehrsmittel. Aufrechterhaltung der Betriebszeiten der Flughäfen.

- 3) Attraktive multimodale Transportketten auf den europäischen Transitrouten werden angeboten.

- 1) Schaffung eines bundeseinheitlichen Ordnungsrahmens zur Weiterentwicklung integrierter, digital gesteuerter Mobilitäts- und Transportplattformen mit freiem Zugang aller Verkehrsanbieter.

- 2) Bundeseinheitliche Zielvorgaben und Fördermittel zum Aufbau vernetzter Mobilitätsangebote und neuer Formen der Mobilität. Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit im ÖPNV.

- 3) Attraktivierung des Güterverkehrs auf der Schiene/ Wasserstraße u.a. durch Anschubfinanzierung und Förderung multimodaler Gütertransportkonzepte sowie Investitionen in die Infrastruktur.



Impuls 3

Der Zukunft entgegen: Digitalisierte und automatisierte Mobilität vorantreiben

- 1) Hohe Kosten durch Sach- und Personenschäden im individuell gesteuerten, motorisierten Verkehr sowie Staus und stockende Verkehre mit hohen Personalkosten im gewerblichen Verkehr.
- 2) Unzureichendes und lückenhaftes Datenübertragungsnetz für die Car-to-X-Kommunikation.
- 3) Fehlender und regional unterschiedlicher Zugang zu öffentlichen und dynamischen Verkehrsdaten im Bundesverkehrswegenetz.

- 1) Sichere und fließende Verkehre ohne Sach- und Personenschäden ermöglichen planbare und zuverlässige Reise- bzw. Transportzeiten und höhere Produktivität im gewerblichen Verkehr.

- 2) Echtzeitdatenbasierte Verkehrssteuerung mit schneller Netzreaktion und geringen Latenzzeiten.

- 3) Optimal organisierte Verkehre durch innovative, datengetriebene Steuerungssysteme, die Geschwindigkeit und Fahrwege koordinieren.

- 1) Weiterentwicklung eines innovationsfreundlichen und international abgestimmten Rechtsrahmens für das automatisierte Fahren.

- 2) Aus- und Neubau leistungsstarker IKT-Netze an den Bundesverkehrswegen durch den Bund.

- 3) Bundeseinheitliche Regelungen zur Bereitstellung und zum Zugriff auf öffentliche und private Mobilitätsdaten zur kommerziellen Nutzung und Entwicklung neuer Produkte.

Situation

Unzureichende Verkehrsinfrastruktur belastet die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen .



Zielsetzung

Lückenlose, zuverlässige und belastbare Verkehrswegenetze zu Land, zu Luft und zu Wasser.



Lösung

Stabile und dauerhafte Investitionen für leistungsfähige Verkehrswege.



Impuls 1

Leistungsfähige Infrastruktur kostet: Finanzierung erhöhen und langfristig sicherstellen

- 1) Fehlende Übereinstimmung von Investitionen und Projektlebenszyklen sowie strukturelle Finanzierungslücke i.H.v. 8,5 % bei den Bundesfernstraßen (3,4 Mrd. Euro) im Zeitraum von 2019 bis 2023.¹
- 2) Zu geringe Planungskapazitäten bei Straße, Schiene und Wasserstraße führen zu unsten Ausschreibungsvolumina und erschweren dadurch die Planbarkeit der Kapazitätsvorhaltung in der Baubranche.
- 3) Unzureichende Harmonisierung der Straßennutzungsentgelte in Europa führt zu Umwegverkehren.

- 1) Ganzheitliche Beschaffung über Betreibermodelle und Finanzierungskreisläufe gewährleisten ein stabiles Investitionsniveau, das sich an den Erfordernissen der Infrastruktur in Erhalt, Neu- und Ausbau orientiert.
- 2) Stabiles und auskömmliches Investitionsniveau sichert den dauerhaften Substanzerhalt der Infrastrukturanlagen.
- 3) Harmonisierung von Nutzungsentgelten und Erhebungssystemen

- 1) Nachhaltige Umschichtung bestehender Haushaltsmittel und Zweckbindung der Einnahmen aus der Nutzerfinanzierung.
- 2) Zügige und vollständige Realisierung der Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030.
- 3) Deutscher Entwurf einer neuen europäischen Wegekostenrichtlinie zur Harmonisierung von Nutzungsentgelten und Erhebungssystemen.



Impuls 2

Mehr Tempo im Bau: Verfahren bei Planung und Genehmigung vereinfachen

- 1) Komplexe Verfahren mit Doppelarbeiten und geteilten Zuständigkeiten zwischen den Akteuren zur Schaffung von Baurecht verzögern die Umsetzung der Investitionsvorhaben in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes.
- 2) Fehlende und überlastete Ressourcen in Auftragsverwaltungen des Bundes, Planungsbüros und Bauämtern.
- 3) Zunehmender Widerstand und wachsendes Unverständnis der Bevölkerung für Infrastrukturprojekte als auch zeitaufwendige Klageverfahren.

- 1) Vereinfachte und damit verkürzte Verfahren, gestützt durch mehr Digitalisierung (Beteiligungsmöglichkeiten online) stellen die verkehrliche Infrastruktur zügiger zur Nutzung zur Verfügung und gewährleisten eine gesicherte Erreichbarkeit von Unternehmensstandorten.
- 2) Beschleunigte Planung und bauliche Realisierung der Verkehrsinfrastrukturprojekte des Bundes.
- 3) Verständnis und Akzeptanz für Infrastrukturprojekte bei der betroffenen Bevölkerung und möglichst wenige Klageverfahren mit geringem Zeitverlust.

- 1) Integration des Raumordnungs- in das Planfeststellungsverfahren mit bundeseinheitlicher Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde. Verzicht auf Regel-Planungsverfahren bei Streckenausbau ohne zusätzlichem Raumbedarf.
- 2) Erhöhung der Kapazitäten in den operativen Bauverwaltungen des Bundes.
- 3) Effizienter Bürgerdialog von Seiten der verantwortlichen Baulastträger bei der Beteiligung der betroffenen Bevölkerung sowie zügigere Klageverfahren.



Impuls 3

Mehr Möglichkeiten: Verkehrs- und Transportmittel intelligent kombinieren

- 1) Fehlende bzw. knappe Kapazitäten bei multimodalen Verkehrsknotenpunkten im Bundesverkehrswegenetz, sowohl beim Umstieg im Personenverkehr als auch beim Umschlag im Güterverkehr.
- 2) Unzureichende multimodale verkehrliche Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte.
- 3) Veraltete Infrastrukturausstattung in Elektrifizierung und Digitalisierung im Bundesverkehrswegenetz.

- 1) Leistungsstarke Umsteigepunkte mit einem multimodalen Mobilitätsangebot im Personenverkehr als auch leistungsstarke Umschlagterminals für multimodale Güterverkehre auf Straße, Schiene, Wasser und Luft.
- 2) Verbesserte Anbindung der Unternehmensstandorte mittels Straße, Schiene und Wasserstraße.
- 3) Flexibler Einsatz der Antriebsarten und Fahrzeuge sowie datenbasierte Verkehrssteuerung in Echtzeit mittels intelligenter Infrastruktur.

- 1) Aus- und Neubau multimodaler Knotenpunkte: Mobilitätsstationen im Personenverkehr zur Verknüpfung von Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr; Güterterminals (Straße/Schiene/Wasser) für den langlaufenden Warentransport.
- 2) Verbesserung der Gleisanschlussförderung, Ausweitung des Lang-Lkw-Positivnetzes des Bundes.
- 3) Elektrifizierung des Schienennetzes und Ausstattung der Verkehrsinfrastruktur mit Informations- und Kommunikationstechnik.