



# Nachhaltig mobil

Verkehrspolitische Positionen  
der Niedersächsischen Industrie- und  
Handelskammern



## Wer wir sind

Die IHK Niedersachsen ist die Landesarbeitsgemeinschaft der sieben niedersächsischen Industrie- und Handelskammern:

- IHK Braunschweig
- IHK Hannover
- IHK Lüneburg-Wolfsburg
- Oldenburgische IHK
- IHK Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim
- IHK für Ostfriesland und Papenburg
- IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum

Sie vertritt rund 495.000 gewerbliche Unternehmen gegenüber Politik und Verwaltung.



# Inhalt

<b>Vorwort</b>	2
----------------	---

---

## **Verkehrssysteme**

Urbane Mobilität	4
City-Logistik	6
ÖPNV und Mobilität im ländlichen Raum	8
Digitalisierung im Verkehr	9
Alternative Antriebe	11

---

## **Verkehrsträger und -infrastruktur**

Güterkraftverkehr und Logistik	12
Schiene	14
Straße	16
Wasserstraßen/Häfen	17
Luftfahrt	19
Planungsbeschleunigung und Infrastrukturfinanzierung	20

---

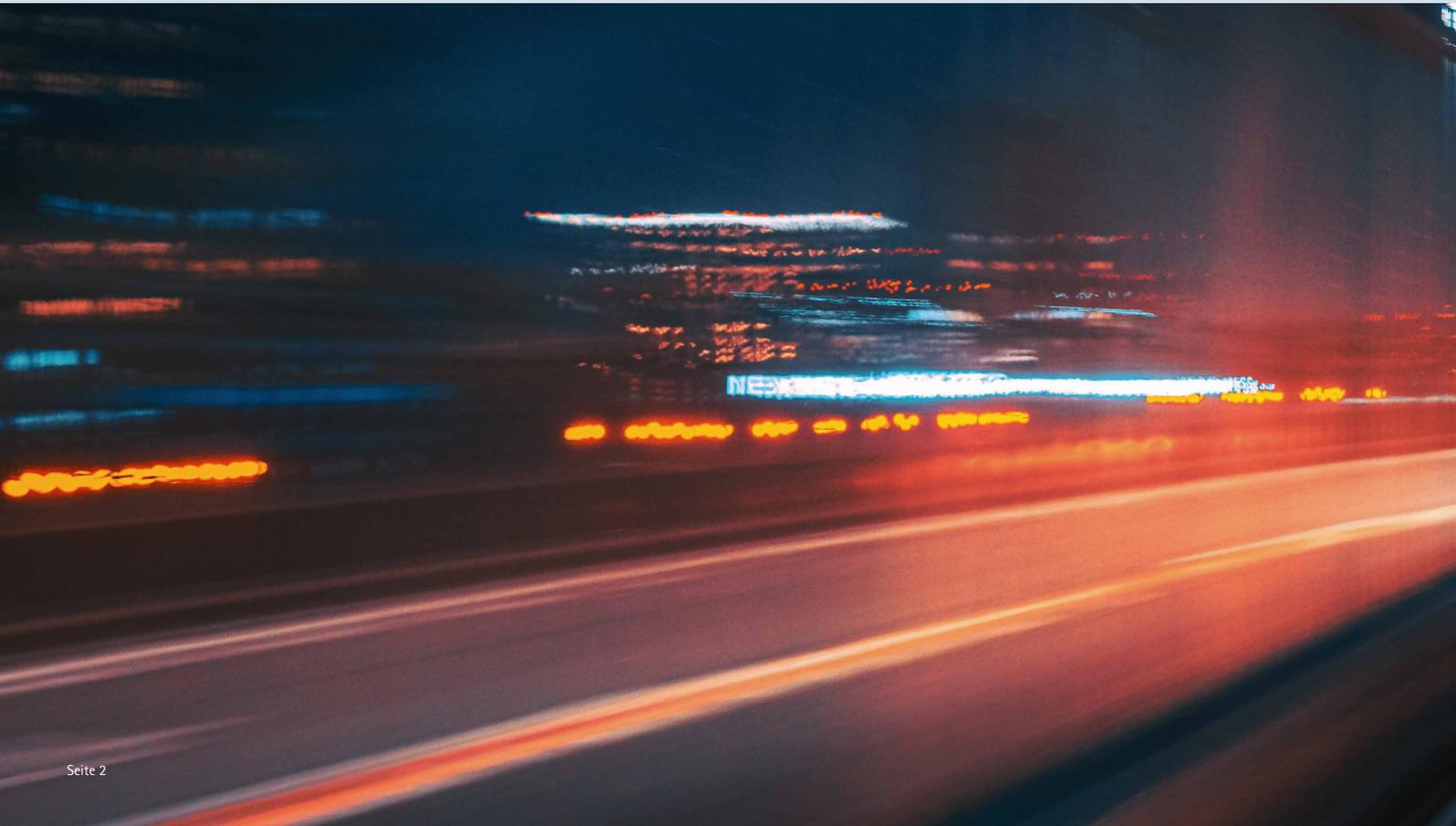
<b>Impressum</b>	21
------------------	----

## Vorwort

Für das Funktionieren einer Volkswirtschaft ist Mobilität eine zwingende Voraussetzung. Zuverlässigkeit und Flexibilität im Transport von Gütern und Personen ist entscheidend für den wirtschaftlichen Erfolg von Unternehmen im nationalen und internationalen Wettbewerb. Die Anforderungen an die Mobilität werden dabei immer komplexer. Zunehmende Pendlerströme und Güterverkehre sowie eine Verkehrsinfrastruktur, die an ihre Grenzen gelangt, stellen Bund, Land und die niedersächsischen Kommunen vor große Herausforderungen. Es zeichnet sich ab, dass der Krieg in der Ukraine noch drastischere Auswirkungen auf die Wirtschaft als die Corona-Pandemie haben wird.

Das Angebot an Mobilität unterscheidet sich besonders zwischen ländlich geprägten Räumen und den Städten. Die Anlässe für Mobilität wie Beruf, Freizeit oder Versorgung sind jedoch identisch. Mobilitätsangebote entwickeln sich weiter, sei es durch den technischen Fortschritt, den gesellschaftlichen Wandel oder auch den politischen Willen. Wirtschaft, Politik und Verwaltung müssen darauf reagieren. Ziel bleibt es, ein bedarfsgerechtes und zukunftsgerichtetes, leistungsfähiges und zuverlässiges Verkehrssystem vorzuhalten.

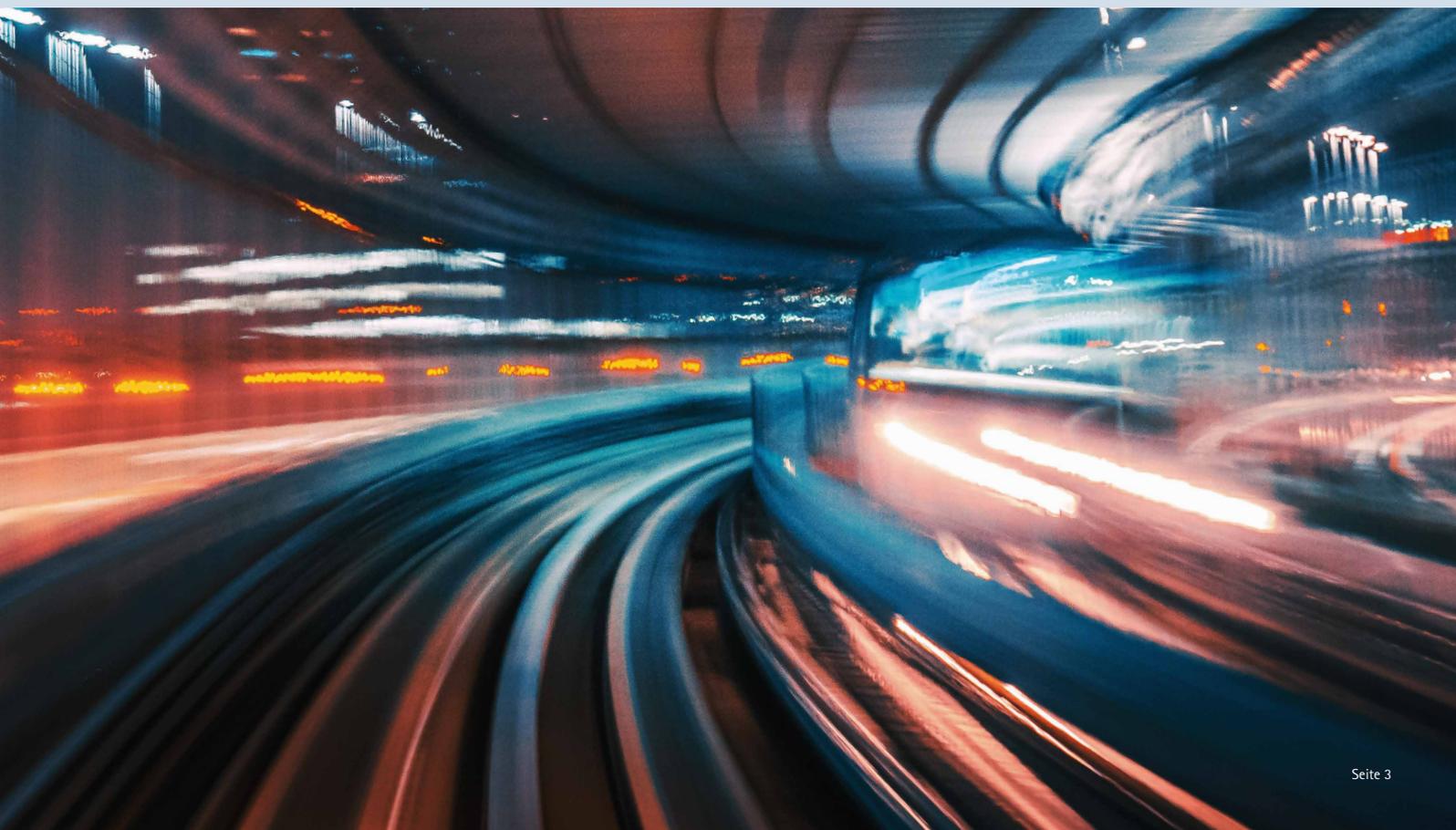
Als Logistkdrehscheibe spielen der Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Niedersachsen eine wichtige Rolle für die Wirtschaft. Gleichzeitig muss der Verkehrssektor einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion





der Treibhausgase leisten, um die gesetzlich festgelegten Klimaziele zu erreichen. Dies haben die Unternehmen durch deutlich sparsamere Fahrzeuge in den letzten Jahren bereits getan, allerdings wurde diese Emissionseinsparung durch den insgesamt gewachsenen Verkehr egalisiert. Die Herausforderung liegt darin, dass die Verkehrsprognosen für den motorisierten Individual- und insbesondere den Güterverkehr weiterhin steil nach oben weisen. Die gefahrenen Tonnenkilometer sollen bis 2030 um 38 % zunehmen. Dabei werden sämtliche Verkehrsträger zweistellige Zuwächse bei den Transportleistungen erfahren. Der zunehmende Verkehr braucht also auch im Zeitalter der Dekarbonisierung und Nutzung von alternativen Antrieben eine leistungsfähige Infrastruktur. Denn die Mobilitätsbedürfnisse werden nicht weniger, sondern anders. Beispiele dafür sind die Einführung des Deutschlandtaktes 2030, die stärkere Einbindung der Schiene und der Wasserstraße in Transportketten sowie die Nutzung von emissionsarmen oder emissionsfreien Fahrzeugen. Allein durch Verzicht und Reduzierung wird der Klimawandel nicht zu stoppen sein, es braucht in erster Linie technologisch bessere Lösungen, um Mobilität und damit auch Wohlstand und Wachstum in einer klimaneutralen Welt zu erhalten.

Die niedersächsischen Industrie- und Handelskammern verdeutlichen mit diesem Impulspapier die Anforderungen der Wirtschaft an Mobilität und Verkehr und setzen sich für deren Berücksichtigung ein.



## Urbane Mobilität

### IHKN-Forderungen:

- Intelligent verknüpften Verkehrsträgermix schaffen, keinen Verkehrsträger einseitig ausschließen.
- Innenstädte für alle Verkehrsmittel erreichbar gestalten, unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse in Stadt und Land berücksichtigen, innenstadtnahe Parkplätze erhalten.
- Motorisierten Individualverkehr (MIV) flüssiger gestalten, Parksuchverkehre durch besseres Management reduzieren.
- ÖPNV ausbauen und um flexible Bedienformen ergänzen, moderne Antriebstechnologien fördern.
- Getrennte Fahrradinfrastruktur ausbauen, mehr Abstellflächen schaffen.
- Kein Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen, überregionale Bedeutung für den Wirtschaftsverkehr anerkennen.

Urbane Mobilitätspolitik ist heute ein zentrales kommunales Handlungsfeld und definiert das Funktionieren unserer Städte. Kommunen müssen die unterschiedlichen Mobilitätsbedarfe von Bürgern in der Stadt und auf dem Land berücksichtigen und darauf angepasste Antworten geben. Im Rahmen eines ausgewogenen, intelligent verknüpften Verkehrsträgermixes sollen Einwohner, Besucher, Kunden und Touristen frei über ihr Verkehrsmittel entscheiden. Für die nachhaltige Belebung unserer Innenstädte muss deren Erreichbarkeit mit jedem Verkehrsträger gewährleistet sein und bleiben, denn unsere Innenstädte leben von ihrer Erreichbarkeit.

Vermeehrt wird in Städten jedoch über Zufahrtsbeschränkungen für Autos, die Ausweitung von Tempo-30-Zonen auch auf Hauptverkehrsstraßen und den Wegfall von Parkplätzen diskutiert. Ein gelungener urbaner Verkehrsmix bietet jedoch attraktive Angebote und beeinträchtigt keinen Verkehrsträger einseitig. Urbane Mobilitätspolitik leistet durch die intelligente Vernetzung aller Verkehrsträger und Förderung verschiedener Technologien einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs. Die stärkere Kombination verschiedener Mobilitätsformen (intermodale Mobilität) steht und fällt dabei mit der Qualität, der Attraktivität und dem Komfort dieser Angebote. Mobilitätsstationen sollten deshalb möglichst viele Verkehrsträger miteinander kombinieren und an Bahnhöfen, in Innenstädten und Ortskernen sowie am Rand größerer Städte angesiedelt werden.

In wachsenden Regionen müssen Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote mitwachsen. Einschränkungen und Verbote des Mobilitätsverhaltens sehen wir kritisch, denn sie nehmen die Menschen selten mit und lassen notwendige Personen-, Wirtschafts- und Güterverkehre zu oft außen vor. Der motorisierte Individualverkehr ist gerade im ländlichen Raum und vom ländlichen Raum in die Städte mangels Alternativen oftmals die einzige Mobilitätslösung. Die Städte können den Verkehrsfluss durch die

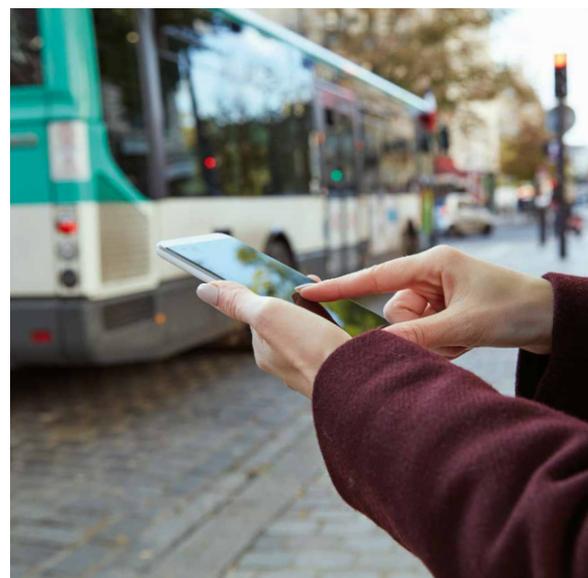
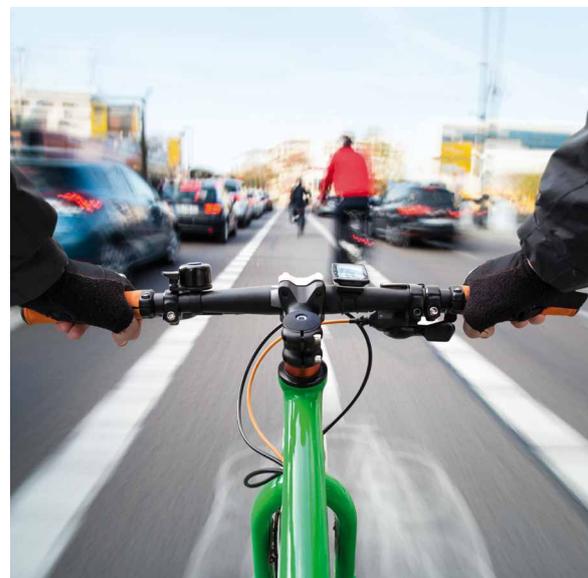




Digitalisierung des Verkehrs- und Routenmanagements optimieren und dadurch Emissionen und Lärm vermeiden. Flexible Ampelschaltungen, die Vernetzung von Infrastruktur und Fahrzeugen, tageszeitbezogene Parkstreifen und Spurbelegungen tragen unterschiedlichen Verkehrsmengen am Tag Rechnung. Eine Verbesserung des Parkleitsystems vom Stadtrand bis zum Parkplatz/Parkhaus vermeidet Parksuchverkehre. Kurzzeitparken sollte z. B. für Marktbesucher in der unmittelbaren Innenstadt möglich, innenstadt-nahe Parkplätze generell und bedarfsgerecht erhalten bleiben.

Eine intermodale Mobilität benötigt mehr Innovationen. Die Kommunen sollten sich aktiv um die Anbieter „neuer Mobilität“ bemühen und diesen attraktive Rahmenbedingungen bieten. Der ÖPNV gewinnt durch eine signifikant gesteigerte Taktung, moderne und emissionsarme Fahrzeuge, digitalisierte Ticket- und Informationssysteme und durch den Ausbau von Mobilitätsstationen an Attraktivität. Nur ein besseres Angebot überzeugt Pendler vom ÖPNV. Die Kommunen müssen das ÖPNV-Angebot deshalb erhöhen und die dafür notwendigen Mittel bereitstellen, eine Ausweitung ist insbesondere in Tagesrandzeiten erforderlich. Moderne (On-Demand)-Shuttles sollten den ÖPNV (Busse und Bahnen) kundenfreundlich und digitalisiert sowohl in frequenzarmen Zeiten als auch an den Randbereichen des Netzes flexibel ergänzen. Um den Umstieg auf den ÖPNV zu ermöglichen, ist zudem die Schaffung ausreichender Parkmöglichkeiten am Stadtrand erforderlich.

Der Radverkehr bietet heute insbesondere für kurze und in Teilen mittlere Distanzen eine emissionsarme Alternative zum MIV. Mehr Radverkehr benötigt eine bessere Radinfrastruktur (z. B. breitere Radwege, getrennte Ampelphasen, Umgestaltung von Kreuzungsbereichen). Getrennte Wegeführungen von Motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Radverkehr reduzieren Unfallgefahren und erhöhen die Verkehrsqualität. Neben der qualitativen Ertüchtigung bestehender Radwege muss das Radwegenetz entlang größerer Trassen ausgebaut werden. Der ruhende Radverkehr benötigt im Innenstadtkern mehr Abstellflächen z. B. durch Fahrradparkhäuser.



## City-Logistik

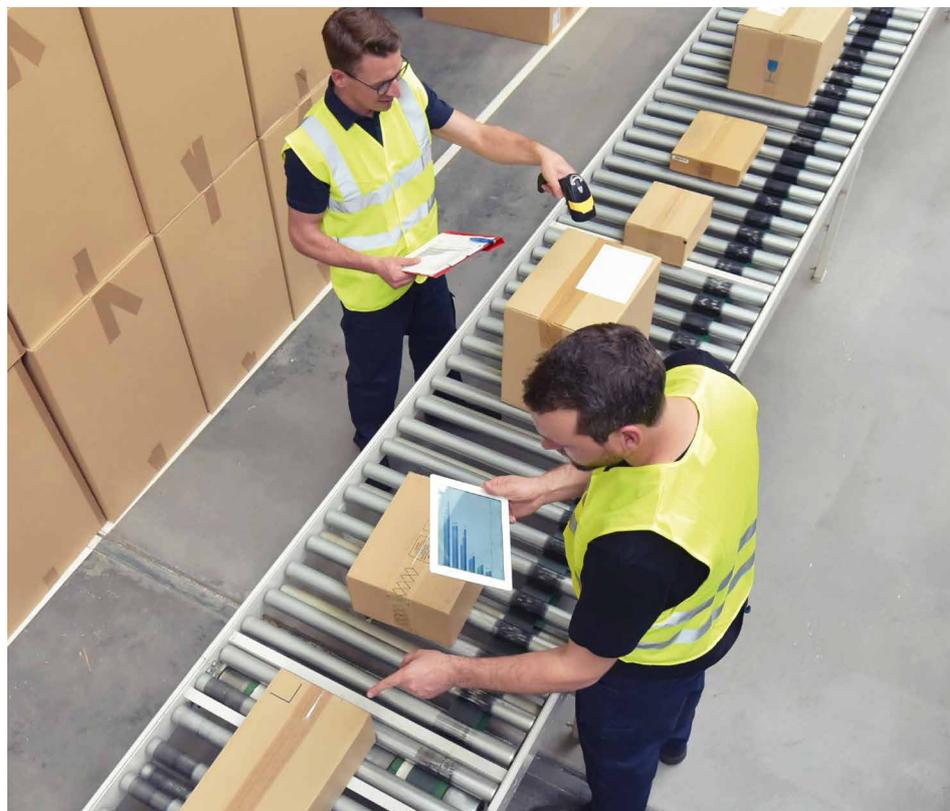
### IHKN-Forderungen:

- Lade- und Lieferzonen einrichten.
- Innerstädtische Lieferverkehre bündeln, keine Zufahrtsbeschränkungen aussprechen.
- Flächen für zentrumsnahe Lager- und Verteilzentren (Micro-Hubs/ City-Hubs) und Paketabholanlagen zur Verfügung stellen.
- Nachhaltige Logistiklösungen für die letzte Meile in Kooperation mit den Unternehmen entwickeln und umsetzen.
- Nutzung nachhaltiger Logistiklösungen durch die Freigabe von Fußgängerzonen und die Befreiung von Zeitfenstern für die Lieferung attraktiv machen.

Das Paketaufkommen hat sich bundesweit von 2012 bis 2019 um 50 % erhöht. Im ersten Corona-Jahr 2020 hat der Trend zur Online-Bestellung zu einem weiteren Wachstum des Paketaufkommens um fast elf Prozent geführt. Gegenüber einem Paketaufkommen von 4,1 Mrd. Sendungen im Jahr 2020 prognostiziert der Bundesverband Paket- und Expresslogistik e.V. für das Jahr 2025 eine Steigerung auf 5,7 Mrd. Sendungen. Dies entspricht einer durchschnittlichen Steigerung um jährlich sieben Prozent.

Insbesondere in den stark frequentierten Innenstädten führen die zahlreichen Lieferwagen der Kurier-, Express- und Paketdienstleister (KEP) zu erheblichen Störungen des Verkehrsflusses durch das Parken in zweiter Reihe, stellen jedoch mit einem erheblichen Beitrag die Versorgung von Unternehmen und Bevölkerung sicher. Die Vielzahl der Lade-/Entladepunkte erschwert vielen Paketzustellerinnen und -zustellern jedoch die seitens der Kommunen vorgegebenen Lieferzeitfenster einzuhalten.

Zur Entlastung der Innenstädte und Ortskerne vom Lieferverkehr sollte neben den Paketzustellungen auch die Ver- und Entsorgung der zentral gelegenen Gewerbebetriebe aus Handel und Gastronomie in einem ganzheitlichen City-Logistik-Konzept gebündelt werden. Da es sich hierbei regelmäßig um räumlich begrenzte Zustellbereiche handelt, können hierbei häufig alternative Zustellfahrzeuge beispielsweise auf der Basis von Lastenfahrrädern zum Einsatz kommen. Für die Leistungsfähigkeit dieses Zustellkonzeptes ist es wichtig, dass die Lieferfahrzeuge keine langen Wege zu ihrem Depot haben. Deshalb ist es für die Umsetzung emissionsarmer City-Logistik-





Konzepte entscheidend, bedarfsgerechte innenstadt- bzw. kundennahe Flächen für Mikro-Hubs oder City-Hubs bereitzustellen. Um die Möglichkeit Fahrten zu reduzieren weiter zu unterstützen, sollten zudem Flächen für Standorte von Paketabholstationen angeboten werden. Die zurzeit viel diskutierten „White label“-Lösungen sollten dabei mitgedacht werden, aber aufgrund der hohen Bündelungseffekte in Folge der großen Sendungsmengen nicht überschätzt werden. Da die KEP-Dienstleister untereinander in Wettbewerb stehen und es erhebliche Hürden u. a. aufgrund haftungsrechtlicher Fragen, Unternehmensgeheimnissen, unterschiedlichen Serviceangeboten oder Corporate Identity gibt, sollte hier ausnahmslos auf Freiwilligkeit gesetzt werden. Insgesamt sollten die Logistik-Konzepte nur in enger Kooperation mit den Unternehmen entwickelt werden.

Einfahrtsbeschränkungen sieht die IHK Niedersachsen kritisch. Neben der ungeklärten Frage, wer die Zusatzkosten z. B. eines Lastenradsystems trägt, finden sich in den Innenstädten auch in Zukunft Empfänger, deren Lieferungen nicht auf alternative Verkehrsmittel umgeschichtet werden können. Insbesondere Kaufhäuser, Supermärkte und Drogerien werden durch eigene LKW-Flotten beliefert, die auch in Zukunft die Möglichkeit bekommen müssen, den Einzelhandel und die Gastronomie unmittelbar zu beliefern. Kommunen können Bündelungsversuche anreizen, sollten diese jedoch nicht restriktiv vorgeben.



# ÖPNV und Mobilität im ländlichen Raum

## IHKN-Forderungen:

- Attraktivität des Nahverkehrs ohne Benachteiligung des motorisierten Individualverkehrs stärken.
- Wettbewerbsfähigkeit des Nahverkehrs z. B. durch eine engere Taktung verbessern.
- Investitionen in Infrastruktur, Fahrzeuge, Personal, Digitalisierung und Betrieb erhöhen.
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern verbessern.
- Bedarfsgerechte Taktung und regelmäßige Überprüfung sicherstellen.
- On-Demand-Services schaffen.
- Eigenwirtschaftliche Verkehre müssen Vorrang vor gemeinwirtschaftlichen Angeboten haben.

Aufgrund der höheren Entfernungen hat die Mobilität im ländlichen Raum einen besonderen Stellenwert. Die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Leistungen der Daseinsvorsorge wie Bildung, Gesundheitswesen, Einzelhandel, Kultur und Freizeit sind für sämtliche Bevölkerungsschichten wichtig. In Deutschland leben 47 Millionen Menschen im ländlichen Raum. Aufgrund des hohen Pkw-Anteils besteht in der Fläche großes Potenzial zur CO<sub>2</sub>-Minderung und Verkehrsverlagerung. Bund, Land und Kommunen können dies durch die Förderung der Elektromobilität unterstützen. Klar ist jedoch: In weiten Teilen des ländlichen Raums, insbesondere auch in Niedersachsen, ist das Auto heute und auch in naher Zukunft die einzig attraktive, wenn nicht gar die einzig verfügbare, Mobilitätslösung.

Es ist erklärtes Ziel von Politik und Verwaltung den ÖPNV attraktiver zu machen, sodass mehr Personen zum Umstieg bewogen werden. Neben dem Ausbau des ÖPNV vor allem durch eine engere Taktung ist die Schaffung von Mobilitätsstationen, Park & Ride-Anlagen und Park & Bike-Anlagen notwendig. Auf diese Weise können besonders Pendler zum Umstieg auf den Nahverkehr motiviert werden. On-Demand-Services ergänzen den ÖPNV flexibel. Insgesamt geht eine Ausweitung des ÖPNV jedoch mit einem deutlich höheren Finanzierungsbedarf von Bund, Land und Kommunen einher.

Die Beförderungsqualität hat im Regionalverkehr aufgrund längerer Reisezeiten eine hohe Bedeutung. Die Fahrgäste legen dabei Wert auf eine hohe Verfügbarkeit von Sitzplätzen, eine zeitgemäße Fahrzeugausstattung sowie WLAN-Ausrüstung und Lademöglichkeiten für Smartphones.

Eine Verbesserung des Nahverkehrsangebots in der Fläche macht somit umfangreiche Angebotsausweitungen und stärkere interkommunale Kooperationen notwendig und bedeutet erhebliche Investitionen in Infrastrukturen, Fahrzeuge und Personal.





## Digitalisierung im Verkehr



Moderne Mobilitätslösungen gewinnen für den Güter- wie für den Personenverkehr zunehmend an Bedeutung. „Modern“ bedeutet in diesem Zusammenhang vor allem intelligenter, vernetzter und emissionsärmer und bezieht sich dabei sowohl auf die Organisation des Verkehrs als auch auf neue Mobilitätsangebote.

Der Straßenverkehr lässt sich heute deutlich intelligenter steuern als in der Vergangenheit. Durch digitalisierte Anzeigen und moderne Routing-Apps mit aktuellen Informationen kann auf Verkehrereignisse schnell reagiert werden und Alternativrouten für den PKW- und LKW-Verkehr vorgeschlagen werden. Dadurch können einerseits Staus und andererseits Parksuchverkehre in der Stadt reduziert werden. Eine ehemals statische Verkehrsinfrastruktur kann zudem unterschiedliche Nutzungen je nach Auslastung und Tageszeit ermöglichen. Insbesondere größere Verbindungsstraßen können in ihren Spuren für unterschiedliche Fahrrichtungen freigegeben werden, auf Autobahnen kann bei Bedarf eine Nutzung des Standstreifens Verkehrsaufkommen entzerren. Dies unterstützt einen zuverlässigen Güter- und Warentransport und damit die Sicherung von Lieferketten.

## IHKN-Forderungen:

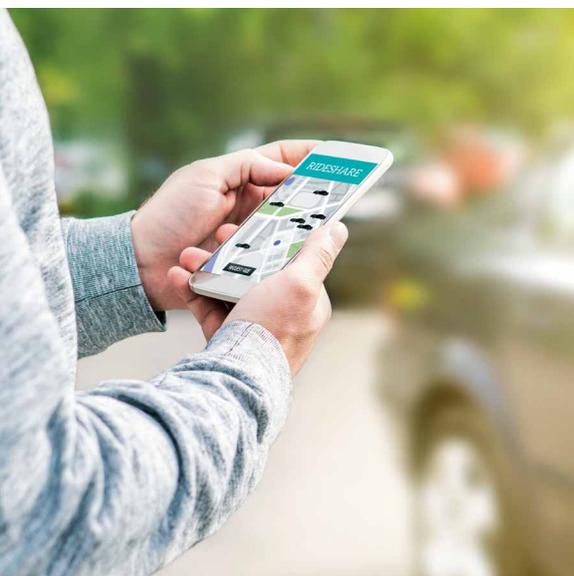
- Verkehrsinfrastruktur vernetzen und dynamisch ausgestalten, flexible Nutzung ermöglichen, durch Alternativrouten Verkehre zuverlässig beschleunigen.
- Stadtverkehre durch intelligente Verkehrslenkung optimieren.
- Freie Datennutzung ermöglichen, Wettbewerb fördern.
- Führungsrolle bei der Entwicklung des autonomen Fahrens einnehmen / Wirtschaft mit Förderung unterstützen.
- Neue Mobilitätsangebote/-anbieter aktiv fördern.
- Mobilitätsstationen aufbauen, keinen Verkehrsträger einseitig ausschließen.
- Entwicklung einer Mobilitäts-App für Niedersachsen unterstützen.

Grundlage für eine moderne, intelligente und bedarfsgerechte Verkehrssteuerung sind aus dem Verkehr generierte Daten, die über offene Schnittstellen möglichst allen Anbietern und Teilnehmern zur Verfügung stehen sollten. Transparente Daten fördern den Wettbewerb und verbessern die Angebote für Nutzer. Neben der Verkehrssteuerung gilt dies auch für das Baustellenmanagement verschiedener Baulastträger.

Die Fahrzeuge werden zunehmend intelligenter auf ihrem Weg hin zum autonomen Fahren. Das autonome Fahren bietet abseits des Innovations- und Wettbewerbspotentials für die niedersächsische Automobilwirtschaft insbesondere für den ÖPNV im ländlichen Raum enormes Verbesserungspotential. Selbstfahrende Fahrzeuge können perspektivisch personalunabhängig die Taktung erhöhen und Kosten senken. Die Anbindung in der Fläche wird verbessert. Niedersachsen sollte als Auto-, Logistik- und Verkehrsland Nummer eins eine Führungsrolle bei der Entwicklung des autonomen Fahrens einnehmen. Neben den bestehenden Testfeldern könnten weitere eingerichtet werden.

Die Mobilität in der Stadt und im ländlichen Raum wandelt sich auch durch neue Angebote und Anbieter. Eine stärker als heute geteilte Mobilität gewinnt an Bedeutung bzw. ermöglicht im Zweifel überhaupt erst ein Mobilitätsangebot, wenn der reguläre ÖPNV nicht (mehr) fährt. Die Bundesregierung hat zuletzt mit der Überarbeitung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) die Grundlage für neue Mobilitätsangebote verbessert. Die Kommunen sollten die Etablierung dieser neuen Ride-Pooling-Angebote nun intensiv prüfen.

Neben dem Auto, dem ÖPNV/SPNV/SPFV, Car-Sharing-Diensten und dem Fahrrad sind Ride-Pooling-Dienste Bestandteil eines neuen vernetzten Mobilitätsansatzes, der in Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger neue Angebote schafft. Die Bündelung der Angebote erfolgt sowohl in der Stadt als auch im ländlichen Raum an neuen Mobilitätsstationen („Switch Points“), die an Knotenpunkten unter Einbindung möglichst vieler Angebote und Anbieter aufgebaut werden sollten. Damit Mobilität einfach, schnell und flexibel gelingt, bleibt das Ziel einer landesweiten Mobilitäts-App, die sowohl private wie öffentliche Anbieter einbindet und den Nutzern alle Angebote auf ihrer Route übersichtlich aufzeigt.





## Alternative Antriebe



Nur mit einem Mix aus alternativen Kraftstoffen und Antrieben kann es gelingen die ambitionierten Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen. Elektrische Antriebe mit Batterie oder Brennstoffzelle, hybride Antriebe und alternative Kraftstoffe wie E-Fuels, Biokraftstoffe oder LNG (Liquified Natural Gas) sind unterschiedlich geeignet, die jeweiligen Mobilitätsanforderungen zu erfüllen. Um die Energiewende und die Verkehrswende erfolgreich zu bestehen, muss die Entwicklung der unterschiedlichen Technologien zur Marktreife zügig vorangetrieben werden. Die Förderungen für alternative Antriebe und Kraftstoffe müssen ausgeweitet und gleichzeitig der Ausbau der Versorgungsinfrastruktur beschleunigt werden.

Die Verkehrswirtschaft ist bereit auf alternative Antriebe zu setzen, sofern sie wirtschaftlich tragbar und langfristig nutzbar sind. Unternehmen, die bisher noch keine alternativen Antriebe nutzen, begründen dies oftmals mit einer zu geringen Reichweite, einer schlecht ausgebauten Tank- und Ladeinfrastruktur und den hohen Anschaffungskosten. Die Reichweite der Fahrzeuge wird sich im Zuge des technischen Fortschritts erhöhen und die Anschaffungskosten werden sich perspektivisch den Kosten für vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren annähern. Beim flächendeckenden Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur ist das Land gefragt, sowohl für zügige Planungs- und Genehmigungsverfahren zu sorgen und gleichzeitig Anreize zu schaffen, damit auch im ländlichen Raum die notwendige Infrastruktur entstehen kann.

Bei allen Überlegungen ist auf die Technologieoffenheit zu achten. Die Festlegung auf bestimmte Antriebsformen wird dazu führen, dass die Entwicklung anderer Alternativen ausgebremst wird. Deshalb sollten Förderprogramme so gestaltet werden, dass sie einzelne Antriebe weder bevorzugen noch ausschließen.

### IHKN-Forderungen:

- Schnellladeinfrastruktur auch im ländlichen Raum weiter zügig ausbauen.
- Tankinfrastruktur für Wasserstoff flächendeckend ausbauen.
- Investitionen in die Erforschung und Entwicklung neuer Batterietechnologien fördern.
- Solange die Anschaffungs- und Betriebskosten noch erheblich über denen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren liegen, Anreize zum Kauf und Betrieb von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben schaffen.
- Alternative Antriebe technologieoffen fördern.
- Förder- und Genehmigungsverfahren unbürokratisch umsetzen.

## Güterkraftverkehr und Logistik

Niedersachsen ist eine bedeutende Logistikregion in Deutschland. Die Branche zählt zu einem der wichtigsten Beschäftigungsmotoren. Das Funktionieren der Logistik ist von zentraler Bedeutung für die gesamte niedersächsische Wirtschaft und ist damit systemrelevant.

Gefährdet wird die positive Entwicklung der Logistikwirtschaft von dem sich immer stärker abzeichnenden Fachkräftemangel – insbesondere im Bereich der Berufskraftfahrer. Schon jetzt gehen in Deutschland deutlich mehr Berufskraftfahrer in Rente als neue in den Markt eintreten.

Durch den demografischen Wandel, die geringe Anzahl an neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen sowie einer hohen Anzahl von abgebrochenen Ausbildungen, wird sich der Mangel an Berufskraftfahrern in den nächsten Jahren noch weiter verschärfen. Dieser führt nicht nur zu erheblichen Engpässen in der Logistikbranche selbst, sondern wirkt sich erheblich auf weitere Wirtschaftszweige aus. Dies zeigte sich nicht zuletzt während der Coronakrise, als Lieferketten im produzierenden Gewerbe teilweise unterbrochen waren.

Um dem Fachkräftemangel zu begegnen, wurden bereits viele Themen – von der Erleichterung des Berufseinstieg über die Steigerung der Attraktivität des Berufes bis zu Marketingmaßnahmen für eine Imageverbesserung –





## IHKN-Forderungen:

- Fachkräftemangel im Güterverkehr entschieden begegnen.
- Bedingungen für Beschäftigte im Transportgewerbe gezielt verbessern.
- LKW-Parkplätze und Raststätten ausbauen.
- Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte beschleunigen und vereinfachen.
- Fahrverbot an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen abschaffen.

identifiziert. Für die Umsetzung dieser Maßnahmen, bedarf es des Zusammenspiels der Akteure aus Güterkraftverkehrsunternehmen, dem Handel und der Industrie sowie der Politik.

Durch innovative Arbeitszeitmodelle bzw. Tourenplanung ließe sich die Vereinbarkeit zwischen Familie und Beruf verbessern. Dadurch könnte der Beruf auch für Frauen attraktiver werden – deren Anteil derzeit nur bei zwei Prozent aller Berufskraftfahrer liegt.

Die Politik ist gefordert die Rahmenbedingungen im Joballtag der Berufskraftfahrer zu verbessern. Trotz verstärkter Anstrengungen, stehen weiterhin nicht genügend Lkw-Parkplätze zur Verfügung. Außerdem sollten digitale Informationssysteme weiter ausgebaut und das Baustellenmanagement weiter optimiert werden. Statt für Autobahnsanierungen langwieriger Teilspernungen einzurichten, wurden hier zuletzt positive Erfahrungen mit kurz andauernden Total-Spernungen gemacht. Diese haben den Ablauf der Güterkraftverkehrsunternehmer insgesamt weniger stark behindert und die Unternehmen konnten sich besser auf diese Spernungen vorbereiten.

Zudem kommt, dass die Genehmigungspraxis bei Großraum- und Schwertransporten zu lange dauert und sehr komplex geworden ist. Aus Sicht der Wirtschaft ist eine Beschleunigung und Vereinfachung der Genehmigungsverfahren erforderlich.

## Schiene

### IHKN-Forderungen:

- Projekte des Bundesverkehrswegeplans und des Deutschlandtaktes 2030 zügig vorantreiben.
- Leistungsstarke ÖPNV-Netze ausbauen und finanzieren.
- Erreichbarkeit von Oberzentren ausbauen – Anbindung Hinterland gewährleisten.
- Bahnstrecken und Haltepunkte reaktivieren.
- Strecken elektrifizieren / Alternative Antriebe nutzen.
- Bahnhöfe und Bahnsteige barrierefrei gestalten.
- Verlässlichkeit von Personen- und Güterverkehr sicherstellen.

Der Verkehrsträger Schiene wird in Zukunft mehr Güter- und Personenverkehre übernehmen und dadurch seinen Anteil am Modal Split steigern. Die Bahn vereint klimaschonende Verkehre mit hoher Bündelfunktion. Aus diesem Grund muss ein Mobilitätsmix sicherstellen, dass die verschiedenen Verkehrsarten optimal, effizient und möglichst klimafreundlich miteinander vernetzt werden. Nur so kann es uns gelingen, die Weichen für eine verlässliche und zukunftsgerichtete Wirtschafts- und Standortentwicklung zu stellen.

Im Schienenverkehr sollte daher der Ausbau eines leistungsstarken Schienennetzes zwischen den Oberzentren höchste Priorität darstellen. Dies bezieht sich sowohl auf den Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr als auch den Güterverkehr in Vernetzung der verschiedenen Wirtschaftszentren. Wichtig ist zudem eine optimierte Vernetzung und Anbindung der zentralen Orte mit ihrer Region sowie mit den Tourismusdestinationen. Von zentraler Bedeutung für ein zukunftsfähiges und nachhaltiges Verkehrssystem ist die massive Steigerung des Verkehrs auf der Schiene. Hier ist das von der Bundesregierung festgelegte Ziel einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Schienenverkehr bis zum Jahr 2030 zu begrüßen. Einen Kernpunkt zur Erreichung dieses Ziels stellt der Deutschlandtakt und die dafür vorgesehenen Ausbaumaßnahmen dar. Es zeigt sich aber bereits jetzt, dass regionale Widerstände zu einer Verzögerung der Planungen führen können. Deshalb ist es entscheidend, dass alles getan wird, um eine zügige Umsetzung zu erreichen.

Zu beachten ist zudem, dass neben einer schnellen Verknüpfung der Zentren auch die regionalen Verbindungen leistungs- und anforderungsgerecht gestaltet werden, da nur so die Attraktivität des „System Schiene“ gewährleistet werden kann.

Einen weiteren Baustein hierfür stellt auch die Reaktivierung von Bahnstrecken und Haltepunkten dar, um so das regionale Angebot und damit den Zugang zum „System Schiene“ zu verbessern. Hier sollte intensiv geprüft werden, welche Strecken und Haltepunkte sich für eine Inbetriebnahme eignen können.

Die Beeinträchtigung von planmäßigen Bahnverbindungen durch Stürme sollte durch den erforderlichen Trassenfreischnitt verhindert werden.

Bei allen Maßnahmen sollten zudem die Wechselwirkungen zwischen Personen- und Güterverkehr mitberücksichtigt werden. Da gerade auch der Schienengüterverkehr für die Erreichung des Ziels einer umweltfreundlichen Mobilität zentral ist, ist auch der Bedarf des Güterverkehrs nach bestimmten Zeitfenstern und Angebotsqualitäten zu berücksichtigen.

Neben den notwendigen Infrastruktur-Ausbau-Maßnahmen ist bei der Planung grundsätzlich auf ein klimaschonendes und möglichst nachhaltiges Verfahren zu achten. Außerdem ist es sinnvoll Streckenabschnitte, welche





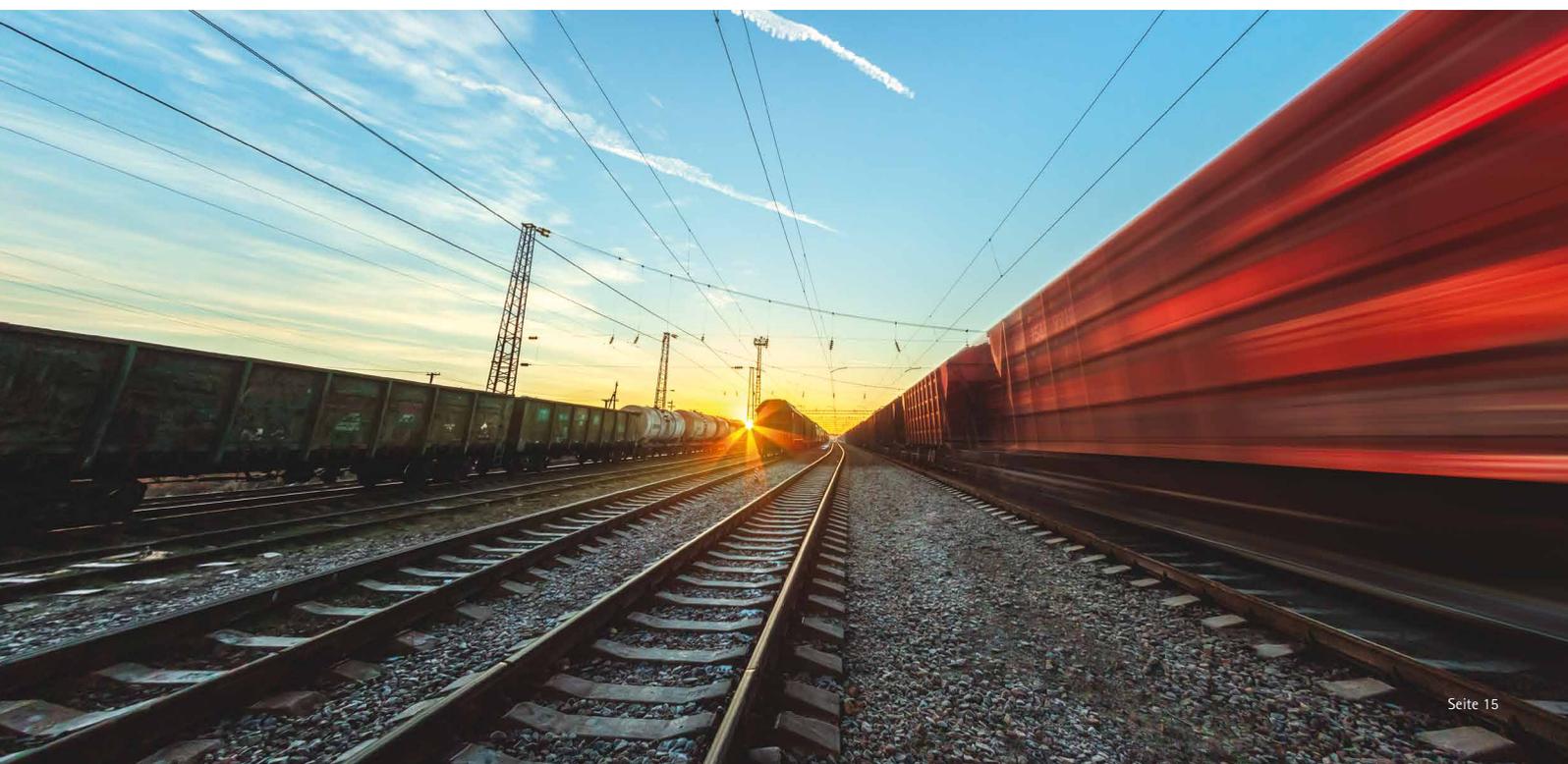
neu-, aus- oder umgebaut werden, in diesem Zuge zu elektrifizieren. In Bereichen, in welchen solch ein Vorgehen nicht in Betracht kommt, ist darauf zu achten alternative Antriebe einzubeziehen.

Um allen Fahrgästen gerecht zu werden, bedarf es auch an den Zu-, Um- oder Ausstiegspunkten einer nutzergerechten Infrastruktur. Diese ist notwendig, um die Attraktivität einer Reise mit der Bahn zukünftig zu erhöhen. Hierzu zählt an oberster Stelle die Barrierefreiheit – sei es im Bahnhofsgelände oder direkt am Bahnsteig. Es ist unverzichtbar, dass mobilitätseingeschränkte Menschen einen einfachen Zugang zu den Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennah- oder -fernverkehrs haben.

Neben den erforderlichen Sanierungen ist es wichtig durch Neu- und Ausbaumaßnahmen Engpässe des Schienenverkehrs zu beseitigen. Die Projekte des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 müssen vorrangig umgesetzt werden. Wichtige Schienenbauprojekte sind unter anderem der Bau oder Ausbau bereits laufender, fest disponierter oder sich im vordringlichen Bedarf befindlicher Projekte. Neben der Schaffung weiterer Kapazitäten auf den in Teilen überlasteten Schienenstrecken für den Personenfern- und den Güterverkehr profitiert davon auch der Regionalverkehr. Bund und Länder müssen im Zuge einer Angebotsausweitung für eine zukunftsfähige Finanzierung des Regionalverkehrs sorgen. Eine Übersicht aller niedersächsischen Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan findet sich auf den Seiten des niedersächsischen Wirtschaftsministeriums<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> [https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/themen/verkehr/verkehrspolitik/bundesverkehrswegeplan/bereich\\_schiene/neuaufstellung-des-bundesverkehrswegeplanes-115360.html](https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/themen/verkehr/verkehrspolitik/bundesverkehrswegeplan/bereich_schiene/neuaufstellung-des-bundesverkehrswegeplanes-115360.html)



# Straße

## IHKN-Forderungen:

- Projekte des Bundesverkehrswegeplans zügig vorantreiben.
- Engpässe auf den Hauptverkehrsachsen beseitigen.
- Erhalt vor Neubau priorisieren.
- Autobahn GmbH finanziell und personell leistungsfähig aufstellen.
- Straßen- und Brückenbaustellen besser koordinieren und beschleunigen.
- Breiten Verkehrsmix ideologiefrei und pragmatisch ermöglichen.

Nach den Prognosen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr wird der Güterverkehr (Bezug 2010 in Tonnenkilometer) bis 2030 um 38 % und der Personenverkehr (Personenkilometer) um 13 % zunehmen. Dieses Wachstum stellt auch die Verkehrsinfrastruktur in Niedersachsen vor große Herausforderungen. Schon heute sind besonders Autobahnen und Brückenbauwerke überlastet. Vielerorts rächen sich die Versäumnisse der Vergangenheit, in den Erhalt der bestehenden und den Ausbau redundanter Verkehrsadern zu investieren. Die Sanierung und der Erhalt der Straßeninfrastruktur ist dabei eine wichtige Aufgabe um die Leistungsfähigkeit zu erhalten und den steigenden Verkehren gerecht zu werden. Die Koordination der unterschiedlichen Baumaßnahmen muss gewährleisten, dass Verkehre in betroffenen Bereichen nicht völlig zum Erliegen kommen.

Neben den erforderlichen Sanierungen ist es unverzichtbar, durch Neu- und Ausbaumaßnahmen Engpässe und Netzlücken auf den Hauptverkehrsachsen zu beseitigen und somit eine bedarfsgerechte, leistungsfähige und zuverlässige Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen. Die Projekte des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 müssen vorrangig umgesetzt werden. Wichtige Straßenbauprojekte sind unter anderem der Bau oder Ausbau der A2, A7, der A 20, der A 21, der A 26, der A 39 und der A 33 Nord. Weitere 66 Bundesstraßenprojekte aus Niedersachsen befinden sich im Vordringlichen Bedarf des BVWP. Eine Übersicht aller niedersächsischen Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan findet sich auf den Seiten des niedersächsischen Wirtschaftsministeriums<sup>2</sup>.

Der geplante Ausbau alternativer Mobilitätsformen darf nicht dazu führen, dass der motorisierte Individualverkehr verdrängt wird. Nicht alle Verkehre lassen sich verlagern. Auch diese müssen weiterhin den Raum bekommen, um Mobilität für alle zu ermöglichen und gleichzeitig attraktive Wirtschaftsstandorte zu erhalten. Daher sprechen wir uns für ein gleichberechtigtes Miteinander der unterschiedlichen Mobilitätsformen aus.



<sup>2</sup> [https://www.mw.niedersachsen.de/download/111573/Liste\\_der\\_niedersaechsischen\\_Strassen-Projekte\\_im\\_BVWP.pdf](https://www.mw.niedersachsen.de/download/111573/Liste_der_niedersaechsischen_Strassen-Projekte_im_BVWP.pdf)



## Wasserstraßen/Häfen

Nachhaltig mobil  
Verkehrsträger und -infrastruktur



Die Wasserstraßen in Deutschland haben nicht nur eine hohe Bedeutung für die deutsche und die niedersächsische Wirtschaft, sie sind auch besonders umweltfreundliche Verkehrswege und ermöglichen effiziente und emissionsarme Gütertransporte.

Nach Angaben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr wird fast ein Drittel des gesamten deutschen Außenhandels über die deutschen Seehäfen abgewickelt. Im interkontinentalen Handel sind es sogar rund 95 %.

Die niedersächsischen Seehäfen Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordenham, Oldenburg, Papenburg, Stade und Wilhelmshaven nehmen als Tore zur Welt und logistische Schnittstellen im internationalen Güterverkehr eine Schlüsselrolle für unsere Wirtschaft ein. Sie übernehmen eine systemrelevante Funktion für die gesamte deutsche Wirtschaft, die hochgradig in den Welthandel und weltweite Produktionsnetzwerke integriert ist, und leisten somit einen wesentlichen Beitrag zu Wertschöpfung, Wohlstand und Arbeitsplätzen nicht nur in Niedersachsen sondern in ganz Deutschland.

## IHKN-Forderungen:

- Infrastruktur der See- und Binnenhäfen bedarfsgerecht ausbauen und erhalten.
- Engpässe bei den Seehafenhinterlandverbindungen (Straße, Schiene, Wasserstraße) beseitigen.
- Seewärtige Zufahrten und Fahrinnen von Außen- und Unterweser (Nord) und Außenems bedarfsgerecht ausbauen und erhalten.
- Landesmittel für niedersächsische Seehäfen dauerhaft auf mindestens 50 Mio. Euro pro Jahr erhöhen; zusätzlich Sondermittel des Landes für bedarfsbezogene Sonderprogramme, wie für die Instandhaltung von Schleusen und Kajen sowie Baggerungen zum Erhalt von Fahrinnen oder ähnliche Großprojekte, bereitstellen.
- Seehäfen durch eine schlagkräftige Vermarktung fördern.
- Binnenwasserstraßen bedarfsgerecht ausbauen.
- Ausbaus der Binnenhäfen zu multimodalen Logistikstandorten fördern.



Aufgabe der Landespolitik ist es, die Standortvorteile der niedersächsischen Seehäfen in der Deutschen Bucht an einer der meist frequentierten Wasserstraßen der Welt zu sichern und ihre Funktion als Logistik-Hub im Welthandel für die Wirtschaft nachhaltig zu stärken. Aufgabe der Bundespolitik ist es, in einem ersten Schritt die sicherheitsrelevanten und systemkritischen Bauwerke zu sanieren und das System Wasserstraße damit zukunftsfähig aufzustellen. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung muss hierfür finanziell und personell bedarfsgerecht aufstellt werden.

Leistungsfähige See- und Binnenhäfen sowie Wasserstraßen (Flüsse und Kanäle) sind für die deutsche Wirtschaft von essenzieller Bedeutung. Funktionsfähige Bauwerke wie Schleusen und Wehren garantieren die Zuverlässigkeit und Sicherheit der Verkehre auf Wasserstraßen. Dabei bieten die Binnenwasserstraßen als ein wichtiger Teil der niedersächsischen Verkehrsinfrastruktur ein hohes Potential für umweltfreundliche Transportalternativen. Allerdings entspricht der Ausbaustandard vielfach nicht den Anforderungen und geplante Baumaßnahmen verzögern sich aufgrund unzureichender Planungs- und Finanzierungskapazitäten. Gerade die Binnenhäfen haben zudem als multimodale Logistikknoten erhebliche Potentiale für eine umweltfreundliche Verkehrsabwicklung und das Ausschöpfen von Kapazitätsreserven.

Eine Übersicht der niedersächsischen Wasserstraßenprojekte des Bundesverkehrswegeplans findet sich auf den Seiten des Bundesverkehrsministeriums<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Dossier/Wasserstrassen/topthema01-wasserstrassen-bvwp-2030.html>



# Luftfahrt

Nachhaltig mobil  
Verkehrsträger und -infrastruktur

Durch ihre speziellen und hochwertigen Qualitätsmerkmale gehört die Luftverkehrsinfrastruktur zu den regionalwirtschaftlich und gesellschaftlich wichtigen Infrastrukturen, deren Funktionsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit erhalten und ausgebaut werden muss. Der Luftverkehr wird unverändert eine besondere Bedeutung haben, wofür zukunftsfähige Rahmenbedingungen erforderlich sind. Politik und Gesellschaft sollten dies anerkennen und in diesem Zuge die Umstellung auf klimaschonende Antriebs- und Kraftstoffvarianten fördern

Die bestehende polyzentrische Flughafeninfrastruktur unter Einbeziehung regionaler Verkehrslandeplätze sichert flächendeckend den Zugang zum Luftverkehr. Er ist für exportorientierte Unternehmen im Passagier- und Frachtverkehr gleichermaßen bedeutsam.

Von besonderer Bedeutung ist das Netz der internationalen Verkehrsflughäfen. Nach dem norddeutschen Luftverkehrskonzept stellt hier der Flughafen Hannover die 24-Stunden-Erreichbarkeit Norddeutschlands sicher. Für die weitere Entwicklung des Flughafens und den Erhalt seiner umfassenden Verkehrsfunktion in allen Bereichen der Luftfahrt ist der Nachtflug unerlässlich.

Vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele wird auch der Luftverkehr einen Beitrag zur Treibhausgasneutralität leisten müssen. Allerdings wird insbesondere bei Mittel- und Langstreckenflügen absehbar eine Elektrifizierung nicht möglich sein. Als Ersatz des fossilen Kerosins kommt insbesondere synthetischem Kerosin (Power-to-Liquid, PtL) aus Erneuerbaren Energien eine zentrale Bedeutung zu. Hierfür ist der weitere Aufbau der niedersächsischen Wasserstoffwirtschaft und der Einsatz als synthetisches Kerosin im Luftverkehr wie in der PtL-Roadmap des Bundes vorgesehen, erforderlich. Die Kurzstrecken zu den Inseln, können für den emissionsfreien Flugverkehr Pilotprojekte sein.

Die Gewährleistung der Luftsicherheit ist für die Flughäfen von zentraler Bedeutung. Um die wirtschaftliche Entwicklung der Flughäfen nicht zu gefährden, müssen hoheitliche Aufgaben wie die Sicherheitskontrolle an Flughäfen mit ausreichender personeller Besetzung effizient durchgeführt werden. Hier gilt es, die bestehenden Probleme schnellstmöglich zu lösen.

## IHKN-Forderungen:

- Zukunftsfähige Rahmenbedingungen für Luftverkehrsinfrastruktur sicherstellen.
- Nachtflugregelungen erhalten.
- Einsatz nachhaltiger alternativer Kraftstoffe wie synthetisches Kerosin und E-Mobilität im Luftverkehr fördern.
- Power-to-Liquid (PtL)-Roadmap des Bundes weiter unterstützen.
- Nachfragegerechte Organisation der hoheitlichen Aufgaben (z. B. Sicherheitskontrollen) gewährleisten.



# Planungsbeschleunigung und Infrastrukturfinanzierung



## IHKN-Forderungen:

- Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen.
- Europarechtskonforme Präklusionsregelung schaffen.
- Verbandsklagerecht überprüfen.
- Öffentlichkeitsbeteiligung verbessern und Digitale Verfahren einführen.
- Finanzierungshochlauf verstetigen und dynamisch an die Baupreisentwicklung anpassen.
- Notwendige Planungskapazitäten bei Landes- und Bundesbehörden schaffen.

Planungsverfahren bei Infrastrukturprojekten dauern zu lange. Von der Feststellung eines Bedarfs bis zum Baubeginn vergehen oftmals Jahrzehnte. Für die Unternehmen ergeben sich dadurch erhöhte Transportkosten, sowie längere und schwer kalkulierbare Transportzeiten. Der Erhalt und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hinkt vielerorts der notwendigen Entwicklung um Jahre hinterher. Dies reduziert die Attraktivität von Standorten und wirft ggf. ohnehin strukturschwächere Regionen im Wettbewerb um Investitionen weiter zurück. Verkehrsinfrastruktur ist immer auch ein strukturelles Thema, um Regionen gezielt zu unterstützen.

Die Anstrengungen der Politik der letzten Jahre auf Landes- und Bundesebene, Planungsprozesse zu beschleunigen, haben nur geringen Erfolg gehabt und noch nicht zu einem Durchbruch geführt. Insbesondere Neubauprojekte haben bislang keinerlei Beschleunigungseffekte erfahren. Für eine signifikante Planungsbeschleunigung werden weitergehende Maßnahmen im Bereich des Planungs- und Genehmigungsrechts notwendig sein. Die IHKS unterstützen konkrete Vorschläge, wie beispielsweise, Planungsstufen zu reduzieren, das Verbandsklagerecht zu überprüfen, die Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren zu verbessern, eine Stichtagsregelung für Einwände und Klagen einzuführen (Präklusion) und vermehrt digitale Verfahren zu nutzen. Ein positives Beispiel für Planungsbeschleunigung zeigt sich beim LNG-Beschleunigungsgesetz. Dieses könnte als Blaupause für weitere Projekte dienen.

Im Fokus des Bundes und des Landes liegt der Erhalt der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur. In Anbetracht eines enormen Investitionsstaus war und ist dies eine richtige Entscheidung. Dennoch bedarf es auch zukünftig ausreichender Mittel für notwendige Neu- und Ausbaumaßnahmen. Angesichts des weiterhin maroden Zustandes vieler Straßen, Schienen, Wasserstraßen und Brücken sowie der starken Baupreissteigerungen muss der Etat für die Verkehrswege auf hohem Niveau erhalten und dynamisch angepasst werden. Nur so können Planungszeiträume verkürzt werden und alle Finanzmittel für die Infrastruktur ausgeschöpft werden.

Verkehrsprojekte können nur erfolgreich umgesetzt werden, wenn die notwendigen Planungskapazitäten in den Behörden vorhanden sind. Nur so können Planungszeiträume verkürzt werden und alle Finanzmittel für die Instandsetzung sowie den Ausbau der Infrastruktur ausgeschöpft werden.



## Impressum

### Herausgeber:

IHK Niedersachsen (IHKN)  
Königstraße 19 | 30175 Hannover  
Telefon 0511 92090110  
E-Mail [info@ihk-n.de](mailto:info@ihk-n.de)  
Web [www.ihk-n.de](http://www.ihk-n.de)

### Redaktion:

Kristof Ogonovski | Felix Jahn  
Oldenburgische Industrie- und Handelskammer (IHK)  
Moslestraße 6 | 26122 Oldenburg

Martin Bockler  
Industrie- und Handelskammer Stade für den Elbe-Weser-Raum  
Am Schäferstieg 2 | 21680 Stade

Gerhard Dallmüller  
Industrie- und Handelskammer Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim  
Neuer Graben 38 | 49074 Osnabrück

Reinhard Hegewald  
Industrie- und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg  
Ringstraße 4 | 26721 Emden

Dr. Mirko-Daniel Hoppe | Frank Wagner  
Industrie- und Handelskammer Hannover  
Schiffgraben 49 | 30175 Hannover

Stephen Schubert  
Industrie- und Handelskammer Braunschweig  
Brabantstr. 11 | 38100 Braunschweig

Tobias Siewert  
Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg  
Am Sande 1 | 21335 Lüneburg

### Bildnachweis:

Titel: Ondra, aapsky, Riko Best, philippschumach (Adobe Stock); S. 2/3: Nikada (iStockphoto); S. 4: igmarx (iStockphoto); S. 5: David\_Sch, m-gucci (iStockphoto); S. 6: industryview (iStockphoto); S. 7: photoschmidt (iStockphoto); S. 8: Nana Lau (Adobe Stock); S. 9: metamorworks (iStockphoto); S. 10: terovesalainen (Adobe Stock); S. 11: pikselstock (Adobe Stock); S. 12: Jag\_cz (Adobe Stock); S. 13: Halfpoint (Adobe Stock); S. 14: Petair (Adobe Stock); S. 15: Rudenko Taras (iStockphoto); S. 16: ollo (iStockphoto); S. 17: Philipp Jakob (Shutterstock); S. 18: panoramarx (Adobe Stock); S. 19: EdNurg (Adobe Stock); S. 20: Tierney (Adobe Stock)

Oktober 2022

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in diesem Positionspapier die männliche Form verwendet. Im Sinne der Gleichbehandlung gelten entsprechende Begriffe grundsätzlich für alle Geschlechter.

