



# Politikbrief

Ausgabe 3/2025

## In dieser Ausgabe

<b>Wirtschaft:</b> Was Soloselbstständige und Kleinstunternehmen jetzt von der Politik brauchen	2
<b>Gesundheit:</b> Warum wir die Regelungen zum Krankenstand ändern müssen	4
<b>Verkehr:</b> Für die Bahn braucht es in Schwaben an vielen Stellen ein Aufbruchsignal	5
<b>Europa:</b> Aktueller Stand bei den Omnibus-Verfahren	7
Ihre IHK vor Ort	9

**Selbst und ständig?**

# **Was Soloselbstständige und Kleinstunternehmen jetzt von der Politik brauchen**



## **Ausgangslage**

Rund 78 % der IHK-Mitgliedsbetriebe in Schwaben sind Soloselbstständige oder Kleinstunternehmen mit weniger als 10 Mitarbeitenden. Sie sind damit quantitativ ein zentraler Eckpfeiler der regionalen Wirtschaft, zudem sorgen sie mit ihrer Diversität auch für eine lebendige und flexible Wirtschaft und sind oftmals regional verwurzelte Impulsgeber für Innovation, Digitalisierung und Nachhaltigkeit.

Trotz ihrer bedeutenden ökonomischen und gesellschaftlichen Rolle, werden Selbständige und Kleinstunternehmen bei wirtschaftspolitischen Entscheidungen oft zu wenig einbezogen. Sie sehen sich in Deutschland mit einer ganzen Reihe politischer Herausforderungen konfrontiert. Diese betreffen sowohl die Rahmenbedingungen ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit als auch die gesellschaftliche und politische Wahrnehmung ihrer Rolle.

Aufgrund geringer personeller Ressourcen fallen ihnen alle bürokratischen Anforderungen rund um die Umsetzung von Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien besonders zur Last. Neben zahlreichen Geschäftsaufgaben sind insbesondere bei jungen, gut ausgebildeten Selbständigen, Abwanderungstendenzen festzustellen.

## **Herausforderungen**

### **Bürokratie als Bremsklotz:**

Bürokratie ist aus Sicht der kleinen und mittelständischen Unternehmen das mit Abstand größte Risiko für ihre Wettbewerbsfähigkeit und wesentliches Hemmnis für ihre Entwicklung. Soloselbstständige müssen laut einer aktuellen Erhebung des KfW-Mittelstandspanels 8,7 Prozent ihrer Arbeitszeit zur Erfüllung gesetzlicher Pflichten aufwenden, drei Mal so viel wie Unternehmen mit mehr als 50 Mitarbeitern.

Die hohen bürokratischen Anforderungen und Gesetze stellen für Selbständige eine immense Belastung dar. Die Umsetzung der Vorschriften bindet wertvolle Zeit - in der Regel bei dem/r Selbständigen selbst, die nicht produktiv eingesetzt werden kann. Im Vergleich zu einem KMU oder Konzern entstehen Soloselbständigen und Kleinstunternehmen bei gleicher Bürokratieleistung empfindliche Wettbewerbsnachteile.

### **Rechtsunsicherheit bei der Statusfeststellung:**

Zudem ist die Statusfeststellung, ob jemand Selbstständig oder abhängig beschäftigt ist, ein hochproblematisches Thema und

eine grundlegende Reform des Verfahrens ist zwingend notwendig. Das derzeitige Verfahren ist intransparent, langwierig und von erheblicher Rechtsunsicherheit geprägt. Anstatt Unternehmertum zu fördern, erzeugt es Misstrauen und schreckt Auftraggeber wie Auftragnehmer gleichermaßen ab. Besonders in dynamischen Branchen – etwa in der Kreativwirtschaft, IT oder Beratung – gefährdet die starre Auslegung von Scheinselbstständigkeit innovative Geschäftsmodelle und flexible Kooperationen.

### Soziale Absicherung

Die geplante Einführung einer Altersvorsorgepflicht für Selbstständige muss so ausgestaltet werden, dass sie Unternehmertum nicht bremst sondern unbürokratisch bleibt. Ein geplante Beschränkung auf neue Selbstständige ohne bestehende Vorsorge ist sinnvoll, da eine rückwirkende Einbeziehung von Bestands-Selbstständigen hohen Prüf- und Verwaltungsaufwand verursachen würde. Wichtig ist zudem, dass neue Selbstständige ein unkompliziertes Opt-out aus der gesetzlichen Rentenversicherung haben, wenn sie eine gleichwertige Vorsorge nachweisen können. Eine Pflichtmitgliedschaft in der gesetzlichen Rentenversicherung lehnen wir ab, dem Gewerbetreibenden sollte ein möglichst breites Spektrum an Altersvorsorgemöglichkeiten offenstehen.

### Zugangsmöglichkeiten für Förderung und Finanzierung

Soloselbstständige und Kleinstunternehmerinnen tragen entscheidend zu Innovation, Beschäftigung und regionaler Wertschöpfung bei. Dennoch bleiben sie bei Finanzierung und Förderung vielfach benachteiligt. Viele bestehende Programme sind auf größere Unternehmen oder technologieorientierte Start-ups zugeschnitten und schließen diese wichtige Gruppe faktisch aus.

### Mangelnde Wertschätzung und Sichtbarkeit

Soloselbstständige und Kleinstunternehmer sind das Rückgrat der deutschen Wirtschaft. Sie tragen wesentlich zu Innovation, regionaler Wertschöpfung und gesellschaftlicher Vielfalt bei – oft jedoch ohne die Unterstützung und Aufmerksamkeit, die größeren Unternehmen zuteilwird. Dieses Missverhältnis zeigt sich in fehlender gesellschaftlicher Sichtbarkeit, bürokratischen Hürden und mangelnder politischer Repräsentanz.



## Lösung

Es bedarf einer Wirtschaftspolitik, die auch gezielt auf die besonderen Bedürfnisse von Selbständigen und Kleinstunternehmen als ein unverzichtbarer Eckpfeiler der regionalen Wirtschaft eingeht. Sie brauchen faire und verlässliche Rahmenbedingungen. Ihre Leistungen müssen klar gewürdigt und wertgeschätzt werden.

Insbesondere folgende politische Anpassungen und Weichenstellungen sind zielführend:

- Die zügige Umsetzung bürokratischer Entlastungen die besonders für Soloselbstständige und Kleinstunternehmen eine hohe Belastung bedeuten z. B. Vereinfachungen beim Datenschutz, klare Schwellenwerte für Dokumentationspflichten, etc.
- Eine wirksame Reform des Statusfeststellungsverfahrens mit dem Ziel, Rechtssicherheit und faire Auftragsverhältnisse zu schaffen.
- Eine gründerfreundliche und bürokratiearme Umsetzung der Altersvorsorgepflicht, die eine Wahlfreiheit zwischen verschiedenen Altersvorsorgemöglichkeiten lässt.
- Verbesserte Zugangsmöglichkeiten zu Förderung und Finanzierung inkl. Gründungsförderung
- Mehr Wertschätzung durch Sichtbarkeit und Berücksichtigung der Belange

### Ihr Ansprechpartnerin



Bettina Kräußlich  
Unternehmensservice

📞 0821 3162-313  
✉️ [bettina.kraeußlich@schwaben.ihk.de](mailto:bettina.kraeußlich@schwaben.ihk.de)

Die Positionen der  
IHK Schwaben:



## Krank, kränker, Krankheitsquote in Deutschland

# Warum wir die Regelungen zum Krankenstand ändern müssen

## Ausgangslage

Deutschland belegt bei der Anzahl der Krankheitstage im internationalen Vergleich einen Spaltenplatz. 2022 waren wir laut OECD-Daten die Kränksten: Deutschland hatte die meisten offiziell gemeldeten, **bezahlten Krankheitstage**. Es waren 24,9 Tage pro Person. Wenn man für das Jahr 2022 250 Arbeitstage (in Bayern) zugrunde legen würde, ist der durchschnittliche Arbeitnehmer rund zehn Prozent seiner Arbeitszeit krank gemeldet.

Da in Deutschland ab dem ersten Krankheitstag die Lohnfortzahlung gilt, ist diese hohe Quote eine enorme Belastung. Die Kosten für Unternehmen für die Lohnfortzahlung im Krankheitsfall belaufen sich auf jährlich 76,7 Milliarden Euro. Während es in anderen europäischen Ländern wie Spanien oder Schweden unbezahlte Karenztage gibt, gibt es in den USA gar keinen Anspruch auf Lohnfortzahlung.

## Ziel: Krankheitsquote wieder senken

In unserer weiterhin verschärften internationalen Wettbewerbssituation, stetig steigender volkswirtschaftlicher Kosten und sinkender Arbeitsvolumina sieht die IHK Schwaben hier einen gesetzgeberischen Handlungsbedarf. Um eine Senkung der Krankheitsquote und bürokratische Entlastungen bei der Übermittlung der Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung zu erreichen, gilt es folgende Maßnahmen umzusetzen:

### Reduktion der Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall

Es gibt starke Indizien, die dafür sprechen, dass ein arbeitnehmerfreundlicher Arbeitsmarkt sowie eine im internationalen Vergleich relativ großzügige Entgeltfortzahlung den hohen Krankenstand in Deutschland begünstigen. Die Reduktion der Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall könnte hier für eine spürbare Entlastung sorgen. Folgende Regelungen (auch in Kombination) wären möglich:

- Reduktion der Lohnfortzahlung im Krankheitsfall von 100 Prozent auf 90 Prozent
- Einführung eines sog. „Karenztags“ (= keine Lohnfortzahlung im Krankheitsfall für den ersten Krankheitstag)
- Begrenzung der Lohnfortzahlung auf maximal sechs Wochen im Kalenderjahr (statt wie bisher sechs Wochen je Erkrankung innerhalb von 365 Tagen).



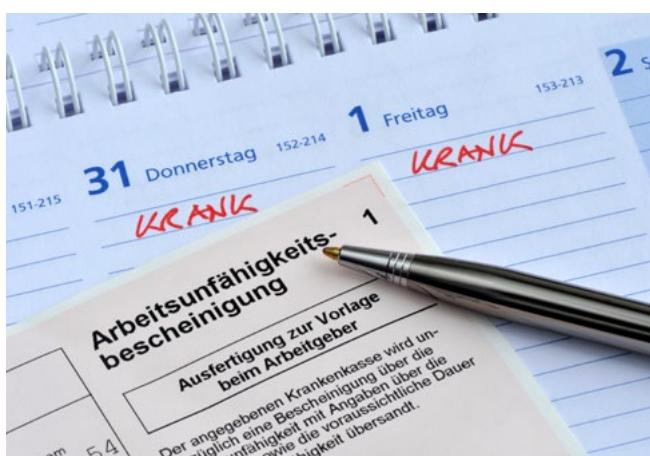
### Abschaffung der Möglichkeit zur telefonischen Krankschreibung

Versicherte, die aufgrund einer leichten Erkrankung arbeitsunfähig sind, können bis zu fünf Kalendertage telefonisch krankgeschrieben werden. Hier besteht eine Tendenz zur schnellen Krankschreibung, eine fundierte ärztliche Begutachtung ist nicht möglich. Die Gefahr von unerkannten Erkrankungen steigt. Daher sollte der Gesetzgeber die Möglichkeit zur telefonischen Krankschreibung abschaffen.



### Vereinfachte Übermittlung der elektronischen Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung (eAU)

Grundsätzlich ist die Digitalisierung dieses Prozesses zu begrüßen. In der praktischen Umsetzung führt es allerdings zu zahlreichen Problemen und einer deutlichen zeitlichen Mehrbelastung. Der Arbeitgeber muss proaktiv jeden einzelnen Arbeitnehmer abrufen und erlangt dabei keine Kenntnis, ab wann die AU-Bescheinigung vorliegt. Der Abruf der AU-Bescheinigung durch den Arbeitgeber ist nur nach Kenntnis des genauen AU-Zeitraums (Beginn und Ende) möglich. Eine automatische Meldung durch die Krankenkasse an den Arbeitgeber, sobald eine AU-Bescheinigung eines Mitarbeiters vorliegt, würde hier zu spürbaren Erleichterungen führen.



## Ihr Ansprechpartner



Günter Leinfelder  
Public Affairs

0821 3162-269

günter.leinfelder@schwaben.ihk.de

Verspätungen, in Jahren gerechnet

# Für die Bahn braucht es in Schwaben an vielen Stellen ein Aufbruchsignal



## Ausgangslage

Vom 11. Juli 2026 an soll ein neu entwickelter Zug namens ICE L nach Oberstdorf fahren. Der neue Typ sei „der erste Baustein für die Umsetzung der ‚Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene‘“, er werde einen „neuen Standard beim Komfort“ setzen, versprachen Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder und die neue Bahn-Vorstandsvorsitzende Evelyn Palla selbstbewusst bei dessen Vorstellung im Oktober 2025. Dass die Bahn den arg in die Jahre gekommenen IC „Allgäu“ von Dortmund über Ulm nach Oberstdorf durch einen ICE ersetzt und nicht einfach, wie den IC „Nebelhorn“ von Hamburg über Augsburg nach Oberstdorf, kurzerhand ganz aus dem Fahrplan streicht: Man kann das durchaus als hoffnungsvolles Signal sehen.

So viel Glanz wie in der Ankündigung der DB war bei der Bahn im Allgäu lange nicht – zumal die DB noch Anfang des Jahres angekündigt hatte, den Fernverkehr nach Oberstdorf für mehrere Jahre (!) einzustellen bis ein defektes Stellwerk durch einen Neubau ersetzt sein werde. Inzwischen gibt es hierfür eine Interims-Lösung. Doch daneben stapeln sich die Herausforderungen und ungelösten Aufgaben der Bahn in Schwaben; manche Problemstellungen und viele Zuständigkeiten sind miteinander verquickt, so dass es selbst für Fachleute der Branche mitunter schwierig ist den Überblick zu behalten. Eine – ausdrücklich unvollständige – Auswahl, ungeachtet eines sogenannten Infra-

struktur-Sondervermögens, also einer Kreditermächtigung, von 500 Milliarden Euro:

- Für die erforderliche Befassung des Bundestags mit der Vorschlagstrasse für eine **Neubaustrecke Ulm–Augsburg** sind noch nicht einmal Procedere und Termin absehbar, ein Jahr, nachdem die DB InfraGO die Planungsunterlagen beim Bundesverkehrsministerium eingereicht hat.
- In Augsburg entsteht ein neues **KV-Terminal („Containerbahnhof“)**, das keine direkte Zufahrt von Norden, also aus Richtung der Seehafen-Verkehre, erhalten soll. Die IHK setzt sich zusammen mit Unternehmen dafür ein, dass dieser Anschluss gebaut wird, doch die Planungen für den Ausbau der Strecke **Augsburg–Donauwörth** müssen ruhen, weil die Zugzahlen der „Verkehrsprognose 2040“ des Bundes nicht vorliegen.
- Im **Allgäu** sollen mehrere **Bahnstrecken elektrifiziert** werden – auf Betreiben des Freistaats, der für den Bahn-Regionalverkehr zuständig ist und diesen bis 2040 „dekarbonisieren“ möchte. Für die im Regionalverkehr vorgesehenen Akku-Hybrid-Züge reicht es aus wenn nur kurze Abschnitte einen Fahr draht erhalten. Für den Fern- und Güterverkehr wird die Investition so nicht nutzbar sein.

## Folgen

Verspätungen sind, nicht zuletzt als Folge unterdimensionierter und veralteter Infrastruktur, im Bahnbetrieb zum Normalfall geworden. Bei den genannten drei Aufgaben aber entstehen administrative und politische Verspätungen, die nicht in Minuten, sondern in Jahren gemessen werden – und die, hart formuliert, einen Nachteil für den Standort durch Unterlassen bedeuten.

Zumindest im Zeitplan ist das Jahr 2025 für das Bahnprojekt Ulm–Augsburg zu einem verlorenen Jahr geworden. Nach dem Ende der „Ampel“-Regierung kam das Vorhaben nicht mehr in den Haushalts- und in den Verkehrsausschuss des Bundestages und blieb liegen. Die Hoffnung der Bahn ruht darauf dass die „Befassung“ mit der Vorschlagstrasse als Voraussetzung der weiteren Planung nun „bald“ im neuen Jahr stattfinden werde – doch einen großen Einfluss darauf scheint der Schienenkonzern bei seinem Eigentümer Bund nicht zu haben.

Je später die Neubaustrecke zur Verfügung steht desto länger bleibt es bei der angespannten Situation auf der überlasteten Bestandsstrecke. Der Fahrplan ist dort ein eher theoretisches Konstrukt, bei dem ein einzelner verspäteter ICE ausreicht um mehrere Regionalzüge durch Überholung auszuhebeln – oder ein verspäteter Regionalzug dem hinterherfahrenden ICE die Extra-Minuten draufpackt. Ähnlich ist die Situation zwischen Augsburg und Donauwörth, wo der Güterverkehr noch eine größere (und unplanbare) Rolle spielt. Eine Entscheidung über den schon vor dreißig Jahren angekündigten Ausbau soll erst fallen wenn die Güterzug-Zahlen der „Verkehrsprognose 2040“ und damit der vorausgesagte Kapazitätsbedarf auf dem Tisch liegen. Der Bund hat die Zahlen, die Bahn nicht.

Wie sehr diese Strecke am Limit betrieben wird war zum Beispiel im Herbst 2025 im Rahmen einiger plötzlich und unerwartet aufgetauchter und nicht planmäßig beendeter Baustellen zu beobachten. Die Steigerung erfolgt ab Januar 2026: Dann wird wegen der „Generalsanierung“ des Korridors Nürnberg–Regensburg–Passau ein Teil des Güterverkehrs ab Würzburg fast ein Jahr lang großräumig über Augsburg in Richtung Österreich umgeleitet. Die DB InfraGO hat Augsburg–Donauwörth deswegen als „temporär überlastete Strecke“, bahnintern „Tüls“ abgekürzt, deklariert und die Zahl der Züge limitiert. Bahnbetreiber Arverio muss deshalb einen Teil der Regionalzüge ausfallen lassen; mancherorts wird so das Angebot halbiert.

Die Veröffentlichung der „Verkehrsprognose 2040“ hätte dies natürlich nicht mehr abwenden können – aber die Nicht-Veröffentlichung verzögert die weiteren Planungen und schreibt so die Engpass-Situation fort.

Beide Limitierungen für den Regionalverkehr – zwischen Augsburg und Ulm wie auch zwischen Augsburg und Donauwörth – werden noch auf Jahre hinaus nicht nur für ständigen Verdruss sorgen, sondern (neben der fehlenden Linie 5) auch dafür, dass das Projekt „Mobilitätsdrehscheibe“ mit dem Umbau des Augsburger Hauptbahnhofs für einen dreistelligen Millionenbetrag nicht wie vorgesehen in Wert gesetzt werden kann.

Ganz ähnlich wird im Allgäu die nur abschnittsweise Elektrifizierung für den Regionalverkehr – so sinnvoll dieser Schritt ist – eine Investition sein, deren Nutzen nur teilweise gehoben werden kann. Zwar kann zum Beispiel von Augsburg bis Bobingen ein Akku-Hybrid-Regionalzug künftig seine Batterien für die Weiterfahrt laden, aber die Strecke bleibt für einen Fernzug oder einen Güterzug nicht nutzbar, wenn die E-Lokomotive keinen durchgehenden Fahrdräht bis Buchloe (zum Wechsel auf die Strecke Richtung Memmingen–Lindau) oder Kempten hat. Die in Summe in den 2030-er Jahren mit hohem Millionen- oder gar Milliardenaufwand elektrifizierten Allgäuer Strecken werden ihr Potenzial für künftigen Fernverkehr, aber vor allem für die dringend notwendige Stärkung des Netzes bei Baustellen/Umleitungen oder Störungen andernorts („Resilienz“) nicht nutzbar machen können.



## Lösung

Die größten Herausforderungen der Bahn in Schwaben brauchen im ersten Schritt beherzte Entscheidungen:

- eine schnellstmögliche Bundestags-Befassung zum Bahnprojekt Ulm–Augsburg, und zwar unabhängig von möglichen weiteren Projekten, die auch noch ins parlamentarische Verfahren müssen, bei denen es aber noch größeren Gesprächsbedarf gibt. Ulm–Augsburg ist im Vergleich zu Vorhaben wie dem Brenner-Zulauf relativ unstrittig und planerisch weit; Politik und Wirtschaft in der Region stehen dahinter. Wesentliche neue Argumente sind in der Diskussion nicht mehr zu erwarten. Die Entscheidung kann nun getroffen werden.
- Die Zahlen der „Verkehrsprognose 2040“ müssen umgehend auf den Tisch damit eine Entscheidung über den Ausbau Augsburg–Donauwörth und ggf. die Anbindung des „Containerbahnhofs“ im GVZ Augsburg an diese Strecke möglich wird.
- Die Teil-Elektrifizierung der Allgäuer Strecken kann zumindest für die Hauptachsen nur ein Einstieg in den Bau einer durchgehenden (!) Oberleitung sein. Vorgesehen ist dies bislang nur für Ulm–Kempten–Oberstdorf; mindestens für Augsburg–Buchloe–Kempten ist dies ebenso sinnvoll und notwendig.

## Ihr Ansprechpartner



Peter Stöferle  
Standortpolitik  
📞 0821 3162-206  
✉️ peter.stoeferle@schwaben.ihk.de

## Europäische Entbürokratisierung

# Aktueller Stand bei den Omnibus-Verfahren

## Ausgangslage

Die EU-Kommission schlägt seit der neuen Legislaturperiode regelmäßig sogenannte Omnibus-Verfahren vor. Diese haben zum Ziel, bestehende Gesetze zu vereinfachen, zu verschieben und die Gesamtlast von Bürokratie zu reduzieren. Omnibuspakete sollen dabei immer mehrere Gesetze gleichzeitig vereinfachen. Es wurden bereits sechs Omnibus-Verfahren von der EU-Kommission angestoßen. Bereits zum ersten Omnibus gibt es Streitigkeiten im EU-Parlament, sodass dieser noch nicht vollständig umgesetzt werden konnte.

Grundsätzlich ist klar: Die EU muss es endlich schaffen, kontinuierlich unnötige Bürokratie zu reduzieren. Die Omnibus-Pakete sind dafür ein geeignetes Vehikel, können aber nur der Anfang

sein. Hinzu kommt, dass es nach Vorschlag der Omnibus-Verfahren auch eine zeitgerechte Verabschiedung und Umsetzung braucht, damit den Unternehmen nicht Erleichterungen angekündigt werden, die dann erst nach langwierigen Debatten zwischen Parlament, Rat und Kommission verändert und abgemildert Monate später in Kraft treten können.



**Kernforderung:** Es muss **deutlich mehr Tempo** in die-  
se Verfahren gebracht werden. Die Streitigkeiten über  
Kleinigkeiten zwischen Kommission, Parlament und Rat  
müssen aufhören, damit wir viel schneller ins Handeln  
kommen, sodass Unternehmen nicht nur angekündigte  
Strategien haben, sondern spürbare Veränderungen in  
der Umsetzung.

## Überblick (Stand 10.12.2025)

Thema	Maßnahmen (Auswahl)
Omnibus I: Berichtspflichten zur Nachhaltigkeit	<b>CSRD</b> <ul style="list-style-type: none"><li>■ Verschiebung der Anwendung um ein Jahr auf Mitte 2027</li><li>■ Reduzierung des Anwendungsbereichs auf Unternehmen mit &lt;1000 Beschäftigten und entweder Umsatz &lt;50 Millionen EUR oder Bilanzsumme &lt;25 Millionen EUR</li><li>■ Reduzierung von Taxonomie-Berichtspflichten</li></ul> <b>CSDDD</b> <ul style="list-style-type: none"><li>■ Verschiebung der Anwendung um ein Jahr auf Mitte 2027</li><li>■ Vereinfachung der Anforderungen (Konzentration der systematischen Sorgfaltspflicht auf unmittelbare Geschäftspartner, Verringerung der regelmäßigen Bewertungen der Geschäftspartner von jährlich auf fünf Jahre)</li><li>■ Verringerung der Trickle-Down-Effekte für KMU</li><li>■ Harmonisierung der Sorgfaltspflichtanforderungen in der EU</li><li>■ Abschaffung der zivilrechtlichen Haftung in der EU</li></ul> <b>CBAM</b> <ul style="list-style-type: none"><li>■ Einführung kumulative jährliche CBAM-Schwelle von 50 Tonnen pro Importeur</li><li>■ Vereinfachung der Vorschriften für die Beantragung und Genehmigung des Status des zugelassenen CBAM-Anmelders</li><li>■ Verschärfung der Vorschriften zur Vermeidung von Umgehung und Missbrauch</li></ul>
Omnibus II: Investitionsprogramme	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Erhöhung der Investitionskapazität der EU (InvestEU) – Mobilisierung von rund 50 Milliarden EUR an zusätzlichen öffentlichen und privaten Investitionen.</li><li>■ Vereinfachung der Beteiligung am Programm für die Mitgliedstaaten</li><li>■ Vereinfachung der Verwaltungsanforderungen für Durchführungspartner, Finanzintermediäre und Endempfänger</li></ul>
Omnibus III: Landwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Vereinfachung der Zahlungsregelung für kleine Höfe</li><li>■ Vereinfachung der Umweltanforderungen und -kontrollen</li><li>■ Verstärktes Krisenmanagement, einfachere Verfahren für nationale Verwaltungen</li><li>■ Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und Digitalisierung</li></ul>

Thema	Maßnahmen (Auswahl)
<b>Omnibus IV:</b> Small-Mid-Caps, Produkt-spezifikationen und Digitalisierung der EU-Konformitätserklärung	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einführung Unternehmenskategorie „Small MidCaps“ und dadurch administrative Vereinfachungen für Unternehmen, die der klassischen KMU-Definition entwachsen sind (Dokumente bei DSGVO, Batterie-Verordnung usw.)</li> <li>■ Umstellen auf papierloses Reporting für Konformitätsdokumentation: Digitaler Produktpass (DPP) als zentrales Tool für digitale Label, Konformitätsdokumente, Bedienungsanleitungen und Sicherheitsinformationen</li> <li>■ Ermächtigung der Kommission, einheitliche Produktspezifikationen vorzulegen, wo es (noch) keine gemeinsamen Standards gibt, um Inverkehrbringen von Produkten im Binnenmarkt zu beschleunigen</li> </ul>
<b>Omnibus V:</b> Verteidigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vereinfachung von EU-finanzierten Projekten im Verteidigungsbereich</li> <li>■ Abbau regulatorischer Hürden, die nicht verteidigungsspezifisch sind, aber Akteure der Verteidigungsbranche betreffen</li> <li>■ Europäischer Verteidigungsfonds (European Defence Fund (EDF)): Vereinfachte Anforderungen für Antragsteller, kürzere Fristen für die Gewährung von Finanzhilfen und eine besser vorhersehbare Umsetzung</li> <li>■ Vereinfachungen im Beschaffungsbereich für öffentliche Auftraggeber und Industrie (Beschaffungsrichtlinie)</li> <li>■ klareres Mandat für Mitgliedstaaten, Ausnahmeregelungen anzuwenden, wenn dies zur Unterstützung von Investitionen mit kritischen Stoffen erforderlich ist</li> <li>■ Verbesserung des Zugangs zu Finanzmitteln durch Anpassungen der Förderkriterien im Rahmen von InvestEU</li> </ul>
<b>Omnibus VI:</b> Chemie	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>CLP-Verordnung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vereinfachungen und Ausnahmen für kleine Verpackungen</li> <li>- Anpassung der Fristen für Aktualisierung von Etiketten</li> <li>- Änderung der Regelungen zu Werbung und Online-Verkäufe:               <ul style="list-style-type: none"> <li>· Ausnahme vom B2B-Absatz von gefährlichen Stoffen und Gemischen</li> <li>· Vereinfachung der Informationspflichten in der Werbung</li> </ul> </li> <li>- Angabe des digitalen Kontakts anstatt Adresse und Telefonnummer</li> <li>- Verschiebung des Anwendungsdatums der überarbeiteten CLP-Verordnung auf 1. Januar 2028.</li> </ul> </li> <li>■ <b>Kosmetik-Verordnung</b> (Veraffensvereinfachung bei Farbstoffen, Konservierungsmitteln, UV-Filtern, Abschaffung Voranmeldungen für kosmetische Mittel, die Nanomaterialien enthalten)</li> <li>■ <b>Düngemittelverordnung</b> (Abschaffung der erweiterten REACH-Registrierungspflicht, Einführung der Kriterien und einer Methodik für die Bewertung von Mikroorganismen durch Hersteller)</li> </ul>
<b>Omnibus VII:</b> Digitalisierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Vereinfachung KI-Regularien/AI Act</b> (u.a. flexiblere Umsetzungsfristen, Wegfall KI-Kompetenzpflicht, einheitliche Aufsichtspflicht durch das KI-Amt, Reduzierung Registrierungsaufwand)</li> <li>■ <b>Vereinfachungen beim Data Act</b> (u.a. Konsolidierung der EU-Datenvorschriften)</li> <li>■ <b>Klarstellungen an der DSGVO</b> (Präzisierung von Begriffen und Klärung des Umfangs der „personenbezogenen Daten“ und Entschärfung von Meldepflichten)</li> <li>■ <b>Einführung Single-Entry Point:</b> EU-weite Schnittstelle für Sicherheitsvorfälle nach NIS2, DSGVO, DORA, eIDAS und CER</li> </ul>
<b>Umweltbereich</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Beschleunigung von Genehmigungsverfahren durch Höchstfristen beim Bau von Stromnetzen, Speichern, Ladesäulen, Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien</li> <li>■ Vereinfachung von Umweltpflichten</li> <li>■ Vereinfachungen bei der Umsetzung des EU-Verpackungsrechts</li> <li>■ Vereinfachungen bei Umweltmanagementsystemen im Rahmen der Industrieemissions-Richtlinie</li> </ul>
<b>Automobilindustrie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Angekündigt für Dezember 2025</li> </ul>

Ihre Ansprechpartnerin			
	Vorschlag der EU-Kommission liegt vor		Trilogverhandlungen mit Parlament und Rat
	teilweise umgesetzt oder in Verhandlung		Angekündigt
	umgesetzt		
<b>Simona Riester</b> Public Affairs		0821 3162-279	simona.riester@schwaben.ihk.de

# Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner



**Dr. Marc Lucassen**  
Hauptgeschäftsführer  
📞 0821 3162-200  
✉️ marc.lucassen@schwaben.ihk.de



**Ercin Özlu**  
stv. Leiter Regionen und Kommunikation  
📞 0821 3162-394  
✉️ ercin.oezlu@schwaben.ihk.de



**Günter Leinfelder**  
Leiter Public Affairs  
📞 0821 3162-269  
✉️ guenter.leinfelder@schwaben.ihk.de



**Simona Riester**  
Public Affairs  
📞 0821 3162-279  
✉️ simona.riester@schwaben.ihk.de

Der Politikbrief online: [ihk.de/schwaben/service/publikationen/politikbrief](http://ihk.de/schwaben/service/publikationen/politikbrief)  
Kontakt: [politik@schwaben.ihk.de](mailto:politik@schwaben.ihk.de)

## Impressum

**Herausgeber:** IHK Schwaben, Stettenstraße 1+3, 86150 Augsburg

📞 0821 3162-269 [✉️ politik@schwaben.ihk.de](mailto:politik@schwaben.ihk.de) [🌐 ihk.de/schwaben](http://ihk.de/schwaben)

Alle Rechte liegen beim Herausgeber. Ein Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung des Herausgebers gestattet.

**Gestaltung:** Ideenmühle GmbH, 90542 Eckental.

**Bildnachweis:** AdobeStock © lashkhidzetim und © jovannig (Titelbild-Montage), Nuttapong punna (S. 2), paulaphoto (S. 3), nmann77 (S. 4), daskleineatelier (S. 5)

**Stand:** Dezember 2025

