

Themen für den Bereich Existenzgründungen und KMU

1.) „Gebraucht wird eine neue Gründerzeit“ Minister Johannes Remmel auf dem NRW-Unternehmenskongress 24.03.2014

Wann stimmt das Klima für Unternehmensgründungen?

2.) KMU Support Center Klimaschutz (Vorschlag aus den Arbeitsgruppen zum Klimaschutzplan)

Wie sieht eine sinnvolle Struktur der Support Centers für KMUs aus, damit das Support Center sowohl die Metropolen als auch den ländlichen Raum in NRW erreicht?

3.) Bürgschaft ohne Bank – Weiterentwicklung zum Crowdfunding mit Verbraucherschutz?

Bisher kann die sogenannte „Bürgschaft ohne Bank“ der Bürgschaftsbank NRW nur dafür verwendet werden mit einer gegebenen Bürgschaft (Absichtung zu 80%, max. 100.000 Euro) bei einer Bank innerhalb von zwei dann einen Kredit zu beantragen.

https://www.bb-nrw.de/cms/internet/de/Unsere_Leistungen/Unser_Produnkte_auf_einen_Blick/Buergschaft_ohne_Bank/

These:

Wenn man diese Möglichkeit dahingehend verändert, dass der Zeitraum auf beispielsweise sechs Monate verlängert wird und statt eines Kredites auch Privatleute das Geld geben können und dieses dann über eine Bank (Bürgschaftsbank oder die NRW Bank) abgewickelt wird, so wäre ein Crowdfunding mit 80%iger Sicherheit möglich, das einen wesentlich besseren Verbraucherschutz ermöglicht. Außerdem wäre eine wesentlich größere Summe, die Gründungen und KMUs zur Verfügung gestellt werden kann, zu erreichen.

4.) Forschungsschwerpunkte:

Als Forschungsschwerpunkte mit direktem Bezug zum Klimaschutzplan kommen insbesondere in Frage:

Speichertechnik, Batterietechnik, Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (Quelle: Klimaschutz.nrw.de)

Welche Rahmenbedingungen sind erforderlich, damit KMUs in diesen Bereichen forschen?

Themen für den Bereich Sharing Economy

- 1) Wie groß ist die klimafördernde Wirkung des Car Sharings? Schaffen die Menschen in Städten ihre privaten Autos tatsächlich Schritt für Schritt ab oder leidet unter Umständen sogar der öffentliche Nahverkehr, da für die Shopping Tour lieber das Car-Sharing-Mobil gemietet wird als das man das Ticket für die Tram löst? Sind Angebote wie das Taxi-App Uber im Rahmen des Klimaschutzes in NRW zu begrüßen?
- 2) Wenn es immer mehr Möglichkeiten gibt, Dinge nicht zu besitzen, sondern sie zu teilen (Auto, Bohrmaschine, Co-Working Space) und sich so der klimatische Fußabdruck einer Region verringert, braucht es dann neue rechtliche Rahmenbedingungen? Wie könnten die aussehen? Bis jetzt legt die Gesetzgebung einen Schwerpunkt auf den Besitz und seinen Schutz.
- 3) Welche neuen (Geschäfts-) Möglichkeiten und neuen Lebensstile ermöglicht die Sharing Economy? Geht das ständige Teilen von Dingen nicht gegen die menschliche Natur des Besitzen-Wollen? Gibt es erfolgreiche Beispiele einer Transformation in dieser Richtung in NRW? Wie sehen die aus?
- 4) Is sharing caring? Wenn man Dinge ständig verleiht und sie vielleicht gar keinen eigentlichen Besitzer mehr haben, sondern lediglich eine Art Verwalter, besteht dann nicht die Gefahr, dass mit ihnen schlechter umgegangen wird? Dann sinkt die Lebensdauer von Produkten, weil sie intensiver genutzt werden oder frühzeitig verschleißten und der Lebenszyklus wird kürzer. Ergo müssen sie früher ersetzt werden. Ist das eine Art von Rebound-Effekt, der die klimafreundlichen Auswirkungen der Sharing Economy überkompensiert? Oder aber werden dann qualitativ hochwertigere Produkte nachgefragt, die länger halten und auch mal repariert werden können. Immerhin ergibt sich durch die Möglichkeit zur Reparatur auch wieder die Möglichkeit neuer Wertschöpfung.

Industriepolitik und Klimaschutz und hier liegt der Fokus auf der Bauindustrie

1.) Eine anspruchsvolle Aufgabe der Stadtumbau

Stadtumbau rückt immer mehr ins Blickfeld einmal durch eine sich verändernde Gesellschaft mit anderen Vorstellungen des Lebensumfeldes und durch die demographischen Entwicklungen einer immer älter werdenden Gesellschaft sowie durch einen kommunalen Investitionsrückstau resultierend aus einer desolaten Haushaltslage mit negativ Investitionen.

2.) Erneuerbare Energien und Klimaschutz durch Bestandssanierung

Energetische Gebäudesanierung, erneuerbare Energien, Industrieisolierung und der Ausblick in Forschung und Entwicklung

Eine repräsentative Untersuchung des Instituts für Demoskopie offenbart hier ein erhebliches Informationsdefizit. Viel zu wenig ist bekannt, dass bis zu 50 Millionen Tonnen schädlicher Treibhausgase jedes Jahr allein über die energetische Sanierung des Gebäudebestands eingespart werden könnten.

3.) Infrastruktur und Großprojekte

Infrastruktur bezieht sich dabei zum einen auf den Verkehrssektor (Straßen, Schienenwege, Binnenwasserstraßen, Häfen, Flughäfen). Zum andern schließt dies alles ein, was Wirtschaft und Bürger für Produktion und Leben benötigen; dies sind Stromerzeugung, -transport und -verteilung, Energie- und Wasserversorgung, Telekommunikationsdienstleistungen, Müll- und Abwasserentsorgung. Stichworte wie: frühere Bürgerbeteiligung im Planfeststellungsverfahren (z.B. durch Einschaltung von Mediatoren), die Ausschöpfung aller Möglichkeiten für eine Bürgerbefragung, die Verkürzung der extrem langen Planungs- und Genehmigungsverfahren, vor allem aber für mehr Transparenz ein, um den Ideologen frühzeitig den „Wind aus den Segeln“ zu nehmen.

4.) Verfügbarkeitsmodelle im Straßenbau - Verkehrswegebau versus Mautmodelle

z.B. Mobilität und Infrastruktur

Für eine umwelt- und ressourcenschonende Mobilität ist die Optimierung der Verkehrsinfrastruktursysteme mindestens genauso wichtig wie die Verbesserung der Antriebstechnik bei Fahrzeugen. In der Verkehrsinfrastruktur selbst liegt ein

noch ungenutztes Potenzial, das erhebliche Effizienzsteigerungen und damit Emissionsminderungen ermöglicht. So führen kürzere Verbindungen, Stauvermeidung und eine optimierte Vernetzung der Infrastruktursysteme zu einer verbesserten Nutzbarkeit der Verkehrsträger und damit zu geringerem Schadstoffausstoß.

Beispiel: Verbesserung des Verkehrsflusses; Stauvermeidung. Lange Standzeiten an Ampeln sowie Stop-and-go-Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen erhöhen den Kraftstoffverbrauch und damit den CO₂-Ausstoß. Verkehrsexperten schätzen, dass durch die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und den Einsatz moderner Technologien zur Verkehrssteuerung die Hälfte aller Staus vermieden werden könnte. Das bedeutet ein kurzfristiges Einsparpotenzial von acht Millionen Tonnen CO₂ jährlich. Langfristig führen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu Einsparungen von schätzungsweise weiteren 16 Millionen Tonnen CO₂ jährlich.

Barbara Naguib, den 7. Oktober 2014