

BGA PRESSE-ECHO

Ausgewählte Presseartikel Mitte Januar 2023 - Juni 2023

Nutzungshinweis:

Mit Verweis auf die bestehenden Lizenzbedingungen unseres Dienstleisters möchten wir Sie darauf aufmerksam machen, dass das Dokument weder vervielfältigt noch verbreitet werden darf. Eine Archivierung ist ebenfalls nicht gestattet.



Autor: Simon Zeise
Seite: 15 bis 15
Ressort: Wirtschaft

Jahrgang: 2023
Nummer: 0
Auflage: 57.334 (gedruckt) ¹ 81.613 (verkauft) ¹
 82.579 (verbreitet) ¹
Reichweite: 0,278 (in Mio.) ²

Rubrik: WIRTSCHAFT
Mediengattung: Tageszeitung

¹ IVW 1/2021

² AGMA ma 2021 Tageszeitungen

Sanfte Deindustrialisierung

Wie entwickelt sich die deutsche Wirtschaft? Ein Ökonom hat eine überraschende Empfehlung

Die deutsche Wirtschaft steht am Scheideweg. Die jüngsten ökonomischen Kennzahlen sind alarmierend: Jeder sechste Betrieb denke darüber nach, Deutschland zu verlassen, berichtet der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) über eine Umfrage, die er unter 400 mittelständischen Industriebetrieben gemacht hat. Von diesen sind bereits 16 Prozent dabei, Teile der Produktion und Arbeitsplätze ins Ausland zu verlagern. Die Unternehmen klagen über zu hohe Arbeitskosten, nicht zuletzt aufgrund des gravierenden Fachkräftemangels, mangelhafter Infrastruktur und zu hoher Energiepreise. Deutschland werde zu einer Entwicklungsökonomie herabgestuft, warnte der Finanzanalyst Michael Every in einem Gespräch für die Berliner Zeitung. Hat er recht?

Auch in der Hauptstadt ist die schlechtere wirtschaftliche Lage spürbar. Das international tätige Pharmaunternehmen Berlin-Chemie blickt bereits auf eine über 130-jährige Firmengeschichte zurück. „Als Produktionsstandort ist Berlin für uns unverzichtbar – er ist Teil unseres Namens und unserer Identität“, sagt Vorstandsmitglied Christian Matschke im Gespräch mit der Berliner Zeitung. Von entscheidender Bedeutung sei jetzt jedoch, dass die Politik aktiv werde und die erforderlichen Rahmenbedingungen schaffe, um die wirtschaftliche Attraktivität auch in Zukunft aufrechterhalten zu können.

Wichtigste Berliner Branche

Die Pharmaindustrie ist Berlins wichtigste Exportbranche, im vergangenen Jahr machte sie einen Anteil von 21 Prozent aller Ausfuhren Berlins aus. „Als bedeutender Exporteur in der deutschen Pharmaindustrie liefern wir unsere Produkte in über 90 Länder weltweit“, erläutert

Matschke. Im vergangenen Jahr konnte Berlin-Chemie den Umsatz von 1,5 Milliarden Euro stabil halten. Die oberste Priorität des Unternehmens sei es, auch in Zukunft von Berlin aus Patienten weltweit mit lebenswichtigen Medikamenten zu versorgen. Doch die wirtschaftliche Lage stellt die Branche vor Herausforderungen: „Wir beobachten die aktuellen wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen mit großer Sorge“, erklärt das Vorstandsmitglied von Berlin-Chemie.

Das Wachstum der deutschen Wirtschaft wurde über Jahrzehnte maßgeblich durch den Export erzielt. „Keine andere G7-Volkswirtschaft hat einen vergleichbar hohen wirtschaftlichen Offenheitsgrad“, erklärt die bundeseigene Marketingagentur Germany Trade and Invest. Wenn sich der Wind auf den Weltmärkten dreht, ist Deutschland deshalb besonders verwundbar. Im März waren die Ausfuhren deutscher Unternehmen um mehr als fünf Prozent im Vergleich zum Vormonat eingebrochen, im April gab es einen geringen Zuwachs von 1,2 Prozent. „Der starke Verlust des Vormonats und die schon zuvor eher maue Entwicklung können nicht wettgemacht werden“, erklärte daraufhin der Außenwirtschaftschef des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK), Volker Treier. Insgesamt gehe wenig Dynamik von der Weltkonjunktur aus – hohe Inflationsraten, das in vielen Märkten stark gestiegene Zinsniveau und eine gedämpfte Nachfrage belasteten das Auslandsgeschäft.

Welche Folgen hätte ein weiterer Einbruch? „Unsere Gesellschaft lebt vom Handel“, sagt der Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA), Antonin Finkelnburg, im Gespräch mit

der Berliner Zeitung. „Die Exportwirtschaft Deutschlands schafft viele Arbeitsplätze und damit Einkommen.“ Ein weiterer Einbruch würde zu erheblichen Wohlstandsverlusten führen und die aktuelle Rezession verschärfen, ist der Chef des BGA überzeugt. „Die Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt sind derzeit aufgrund des Arbeitskräftemangels noch wenig sichtbar, würden dann aber auch zunehmen“, warnt Finkelnburg. Ein Einbruch der Exportwirtschaft wäre für Deutschland extrem negativ, sagt er, da Wirtschaft und Gesellschaft – also auch unser Sozialstaat – darauf aufbauen. „Wir wollen Industrie- und Handelsstandort bleiben und ohne Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum geht das nicht“, sagt der Hauptgeschäftsführer des BGA.

China gilt trotz seiner beeindruckenden Wirtschaftsleistung noch als „größtes Entwicklungsland der Welt“, Deutschland dagegen ist ein entwickeltes Industrieland. Oder? Die Abhängigkeit der deutschen Wirtschaft wird beim Handel mit China deutlich. Zwischen Januar und April 2023 lagen die Ausfuhren in die Volksrepublik zehn Prozent unter dem Vorjahreszeitraum. Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck (Grüne) hatte im Mai für großes Unverständnis bei Wirtschaftsverbänden gesorgt, als er eine härtere Gangart gegenüber Deutschlands wichtigstem Handelspartner ankündigte: Deutsche Unternehmen sollen sich nach dem Willen Habecks in Zukunft einer Überwachung des Wirtschaftsministeriums unterziehen, wenn sie in der Volksrepublik investieren wollen.

„Es gibt einen erheblichen Unterschied zwischen einem kritischen Dialog und einem offenen Affront“, sagt der BGA-Hauptgeschäftsführer Finkelnburg der

Berliner Zeitung. Das Ziel müsse sein, einen gemeinsamen Weg zu finden, der sowohl eine verantwortungsvolle Koexistenz konkurrierender, aber miteinander verbundener Systeme ermögliche, als auch eine verantwortungsvolle Weiterentwicklung der globalen, multilateralen Ordnung einschlieÙe. „Deutschland und die EU sind wirtschaftlich eng mit China verbunden und daher auf eine langfristige Partnerschaft angewiesen“, stellt Finkelnburg klar. Der wirtschaftliche Austausch mit China sichere Jobs in Deutschland und trage zum Wohlstand aller Beteiligten bei.

Der Wissenschaftler Martin Höpner, Leiter der Forschungsgruppe Politische Ökonomie der europäischen Integration am Max-Planck-Institut für Gesellschaftsforschung, warnt vor einem „Weiter so“. „Ich hoffe sehr, dass Deutschland auf die wirtschaftlichen Herausforderungen nun nicht reagiert, indem es – whatever it takes – den Exportsektor schützt. Das wäre meines Erachtens ein schwerwiegender Fehler.“ Denn die Instrumente zur Stärkung des Exports lägen auf der Hand: „Die Gewerkschaften müssten sich zu großer

Lohnzurückhaltung gegenüber dem Staat verpflichten – und das vor allem in den niedrigen Einkommensklassen.“

Exportwunder teuer erkaufte

Das deutsche „Exportwunder“ wurde teuer erkaufte. Mitte der 2000er-Jahre galt Deutschland als „kranker Mann Europas“. Der hohen Arbeitslosenquote wurde mit Lohnzurückhaltung begegnet und der Staat zog sich stärker aus der öffentlichen Daseinsvorsorge zurück, politisch manifestiert in der Agenda 2010 und der Schuldenbremse. „Dieser wirtschaftliche Kurs bedeutet, dass man niedrige Inflationsraten hervorbringt“, erläutert Höpner. „Das verbessert den realen, effektiven Wechselkurs. Deutsche Exporte werden aus Sicht der Länder im Ausland günstiger.“ Für manchen mögen hohe Exporte ein Ausdruck von Stärke sein, sagt Höpner. Für andere Länder seien es „Import-Schwemmen“, die gefährliche Auswirkungen für die eigene Wirtschaft hätten. „Genauso wie Deutschland seine eigene Deindustrialisierung durch Exportüberschüsse gestoppt hat, hat es spiegelbildlich die Deindustrialisierung anderer Länder beschleunigt.“ Die Ungleichgewichte

könne man sich plastisch vor Augen führen: „Wenn in Griechenland auf einmal holländische Tomaten verkauft werden, obwohl die Produktionsbedingungen für Tomaten in Griechenland die schönsten auf der Welt sind, dann stimmt irgendwas nicht“, sagt er. „Oder wenn irische Butter in Deutschland günstiger ist als in Irland.“ Die Deindustrialisierung in Deutschland durch Exportsteigerungen zu verhindern, klinge erst mal nach einer guten Idee. Aber das ziehe erhebliche Folgekosten nach sich. Wenn der industrielle Exportsektor weiter so groß gehalten werde, sei die größte Gefahr ein plötzlicher Crash, die Industrie drohe wegen ihrer selbstverschuldeten Überdimensioniertheit eruptiv zusammenbrechen. „Ich glaube, wünschen sollten wir uns ein Einschwenken auf eine sanfte Deindustrialisierung“, sagt Höpner. „Der starke Verlust des Vormonats und die schon zuvor eher mauer Entwicklung können nicht wettgemacht werden.“

Wörter: 1018

Urheberinformation: BLZ

Autor: Neuerer, Dietmar/ Volkery, Carsten
Seite: online
Ressort: Politik / International /

Mediengattung: Online News
Visits (VpD): 1,02 (in Mio.)¹
Unique Users (UUpD): 0,252 (in Mio.)²

Weblink: <https://www.handelsblatt.com/politik/international/innenministertreffen-nationale-grenzen-waeren-absolutes-desaster-wirtschaft-fordert-einigung-auf-eu-asylreform/29193582.html>

¹ von PMG gewichtet 03-2023

² gerundet agma ddf 0-Tag 2023-02 vom 28.03.2023, Gesamtbevölkerung 16+

Innenministertreffen

„Nationale Grenzen wären absolutes Desaster“ – Wirtschaft fordert Einigung auf EU-Asylreform

Fragen und Antworten: Kippen die EU-Innenminister Merkels liberale Flüchtlingspolitik? Wirtschaftsverbände verlangen heute eine Einigung. Doch die Reform ist umstritten.

Erstveröffentlichung: 2023-06-08
06:16:21 letzte Aktualisierung: 2023-06-08 08:52:25

Die EU steht vor der weitreichendsten Reform der Asylpolitik seit Jahrzehnten. Die deutsche Wirtschaft verfolgt das Vorhaben genau, denn im Fall eines Scheiterns fürchten die Verbände neue nationale Grenzkontrollen im Binnenmarkt. Der Präsident des Außenhandelsverbands BGA, Dirk Jandura, sagte dem Handelsblatt: „Die Rückkehr zu nationalen Grenzen wäre für den Groß- und Außenhandel ein absolutes Desaster und muss auf jeden Fall verhindert werden.“ Auch die stellvertretende Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbands Spedition und Logistik (DSLVL), Jutta Knell, warnte vor einem „beträchtlichen wirtschaftlichen Schaden“, falls der freie Warenverkehr in der EU wieder durch Grenzkontrollen behindert werden sollte. „Aufgrund unkalkulierbarer Laufzeiten könnten insbesondere getaktete Lkw-Verkehre nicht mehr termingerecht durchgeführt und Liefertermine nicht mehr eingehalten werden“, sagte sie.

Die Wirtschaftsvertreter hoffen, dass sich die 27 EU-Innenminister am Donnerstag bei ihrem Treffen in Luxemburg auf die Reform einigen können. Nach jahrelangem Streit in der Migrationspolitik ist ein Deal in greifbarer Nähe gerückt. Der Vorschlag, der auf dem Tisch liegt, ist ein radikaler Bruch mit der liberalen Flüchtlingspolitik von Angela Merkel. Wichtige Details sind deshalb noch umstritten – gerade auch in der deutschen Ampelkoalition. Kritiker sprechen von der Abschaffung des Asylrechts.

Worum geht es bei der EU-Asylreform? Es besteht Einigkeit im EU-Rat, dass das bisherige europäische Asylsystem nicht funktioniert. Bundeskanzler Olaf Scholz pochte vor seinem Besuch in Italien am Donnerstag auf mehr Solidarität unter den EU-Staaten. Italien und andere EU-Mittelmeerstaaten seien ebenso wie Deutschland auf besondere Weise von der Migration betroffen, sagte er der Zeitung „Corriere della Sera“. Deutschland sei für einen effektiveren Schutz der EU-Außengrenzen - „human und in Einklang mit geltendem Recht“.

Scholz hatte diese Woche bereits daran erinnert, dass 80 Prozent der Asylanträge in Deutschland von Menschen gestellt würden, die noch in keinem EU-Land registriert sind. Das dürfte eigentlich nicht passieren, da Deutschland keine EU-Außengrenze hat. Nach der bestehenden Dublin-Regelung müssten Flüchtlinge ihren Asylantrag in dem Land stellen, wo sie zum ersten Mal EU-Boden betreten.

In vielen Fällen lassen die Ankunftslander die Ankömmlinge jedoch einfach weiterreisen, ohne sie zu registrieren. Andere Regierungen haben daraufhin erste Kontrollen an den Binnengrenzen wieder eingeführt – so wie Deutschland an der Grenze zu Österreich. Insgesamt ist ein nationaler Wildwuchs entstanden, der sich ohne eine EU-weite Lösung noch verschlimmern dürfte.

>> Lesen Sie hier: „Könnte viele frustrieren“ – Unmut über Bund-Länder-Einigung

Vor dem Treffen betonte Bundesinnenministerin Nancy Faeser (SPD), dass man wieder zu einer europäischen Vorgehensweise kommen müsse. Der Hand-

lungsdruck ist groß, denn die Flüchtlingszahlen steigen. Allein in Deutschland wurden in den ersten vier Monaten des Jahres 110.516 Asyl-Erstanträge gestellt, 78 Prozent mehr als im Vorjahr. Wie sieht der Vorschlag zur Asylreform aus, über den die EU entscheidet?

Zentrale Neuerung der Reform sind Asylverfahren an den Außengrenzen. Wer aus einem Land mit geringer Anerkennungsquote kommt, soll künftig an der Grenze seinen Antrag stellen müssen und den Ausgang des Schnellverfahrens einige Wochen oder Monate lang in einem Asylzentrum an der Grenze abwarten.

Abgelehnte Asylbewerber würden dann direkt wieder ausgeflogen, ohne in die EU eingereist zu sein. Die Regierungen erhoffen sich einen Abschreckungseffekt: Das Verfahren soll Migranten davon abhalten, sich überhaupt auf den Weg Richtung Europa zu machen.

Eine Zwangsverteilung von Flüchtlingen innerhalb Europas soll es nicht geben, weil sich einige osteuropäische Länder weigern, Mittelmeerflüchtlinge aufzunehmen. Stattdessen ist eine „flexible Solidarität“ vorgesehen. Länder wie Polen und Ungarn sollen eine Kompensationszahlung leisten können. Im Gespräch ist eine Einmalzahlung von 20.000 Euro pro Flüchtling. Über die Höhe wird noch verhandelt.

Welche Punkte der geplanten EU-Asylreform sind noch strittig?

Es gibt zwei Lager: Die sogenannten „Med 5“-Länder (Griechenland, Zypern, Malta, Italien, Spanien), in denen die meisten Flüchtlinge ankommen, fordern mehr Solidarität vom Rest der EU. Sie wollen die Kosten für die Registrierung

und Unterbringung nicht allein tragen, sondern die Migrationsfrage als gesamt-europäisches Problem behandeln. Die zentral- und nordeuropäischen Länder sind zu gewisser Unterstützung bereit, verlangen aber auch, dass die Ersteinreisländer die Verantwortung nicht zu sehr weiterschieben.

Die Ersteinreisländer sollen verpflichtet werden, an ihren Außengrenzen Asylzentren mit insgesamt 30.000 Plätzen einzurichten, wo die Asylbewerber im Schnellverfahren für einige Wochen oder Monate unterkommen können. Dafür verpflichten sich die restlichen Länder, jedes Jahr 30.000 Flüchtlinge aus den Ankunftsändern aufzunehmen. Mehrere Mitgliedstaaten wollen auch das sogenannte „Ruanda“-Modell durchsetzen. Asylbewerber könnten dann direkt nach der Registrierung in einem EU-Land in Asylzentren in Drittstaaten wie Ruanda oder Niger ausgeflogen werden, wo sie auf den Ausgang ihres Asylverfahrens warten. Diesen Vorschlag lehnt Deutschland aus humanitären Gründen strikt ab.

Wie sieht die deutsche Ampelregierung die EU-Asylreform?

Die Reformpläne stoßen auf heftigen Widerstand bei den Grünen. Mehr als 700 teils prominente Parteimitglieder kritisierten in einem Brief an die Parteiführung eine „massive Beschneidung des Asylrechts“. Mit dem EU-Paket werde der „Populismus in Gesetzesform gegossen“. Auch in der SPD ist die Reform umstritten. Die FDP hingegen warnte die Koalitionspartner, einen europäischen Kompromiss durch eine deutsche Enthaltung zu gefährden.

>> Lesen Sie hier: Union kritisiert

Regierungspläne für EU-Asylverhandlungen

Die Bundesregierung hatte ihre Position am Mittwoch noch nicht festgelegt. Dies soll am Donnerstag parallel zu den Verhandlungen in Luxemburg geschehen. Außenministerin Annalena Baerbock (Grüne) und Innenministerin Nancy Faeser (SPD) müssen eine gemeinsame Position finden.

Wie groß sind die Chancen auf eine Einigung zur EU-Asylreform?

EU-Diplomaten halten eine Einigung am Donnerstag für möglich, denn das Paket muss nur mit qualifizierter Mehrheit beschlossen werden. Das heißt, es würde reichen, wenn 15 Mitgliedstaaten mit mindestens 65 Prozent der EU-Bevölkerung zustimmen. Die Reformgegner, angeführt von Polen und Ungarn, bräuchten mindestens noch einen großen Mitgliedstaat an ihrer Seite, um eine Einigung zu verhindern. Bisher hat sich keiner der großen Mitgliedstaaten Deutschland, Frankreich, Italien und Spanien festgelegt.

>> Lesen Sie hier: Mehr Flüchtlinge in Italien: Rechte Regierung beschließt Ausnahmezustand

Italien ist skeptisch und könnte das Paket zum Scheitern bringen. Es kommt aber auch entscheidend auf Deutschland an: Enthält die Bundesregierung sich, weil die Ampelkoalition sich nicht einig wird, könnte die Reform kippen. Was passiert, wenn es am 8. Juni 2023 keine Einigung zur EU-Asylreform gibt?

Es wird bereits über eine mögliche Sondersitzung in einigen Wochen diskutiert, auf der die Innenminister einen weiteren Anlauf nehmen könnten. Dass das

Thema an die Regierungschefs verwiesen wird, gilt als unwahrscheinlich. Denn bei EU-Gipfeln herrscht das Konsensprinzip, eine Einigung dort wäre also noch schwieriger. Eine Einigung der Innenminister wäre auch kein endgültiger Durchbruch, weil das Europaparlament ebenfalls noch zustimmen muss. Und vielen Parlamentariern geht die scharfe Linie der Mitgliedstaaten zu weit.

Warum interessiert sich die Wirtschaft für die Asylreform?

Wirtschaftsvertreter fürchten die Langfristfolgen, wenn es wieder keine europäische Lösung gibt. Der EU-Binnenmarkt lebe vom freien, ungehinderten Austausch von Waren und Dienstleistungen, sagte BGA-Chef Jandura. Arbeitsplätze, Warenversorgung und Wohlstand in Deutschland hingen direkt davon ab.

Mit Blick auf die wirtschaftlichen Schäden wies er auf den kritischen Zustand der britischen Wirtschaft unmittelbar nach dem Brexit hin. Auch das „Chaos“ nach den temporären Grenzsicherungen während der Coronapandemie zeige nur einen Bruchteil der realen Folgen, die Deutschland drohten.

„Durch das schlecht gemachte Lieferkettengesetz und die massive EU-Regulierung zäunen wir uns bereits heute ohne Not ein“, gab der BGA-Präsident zu bedenken. „Eine weitere Grenzziehung wäre ein kaum verkraftbarer Nackenschlag.“

Mehr: „Das ist ein gewaltiger Kraftakt“ – Faeser drängt auf Einigung bei EU-Asylreform

Abbildung:

Die Reformpläne stoßen auf heftigen Widerstand bei den Grünen. Foto: dpa

Abbildung:

Der Handlungsdruck für die Innenministerin ist groß, denn die Flüchtlingszahlen steigen. Foto: dpa

Wörter:

1206

Urheberinformation:

Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH 2023: Alle Rechte vorbehalten. Die Reproduktion oder Modifikation ganz oder teilweise ohne schriftliche Genehmigung der Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH ist untersagt. All rights reserved. Reproduction or modification in whole or in part without express written permission is prohibited.

Autor: dpa
Seite: 10
Ressort: WIRT

Ausgabe: Hauptausgabe
Mediengattung: Tageszeitung

Exporte wachsen – aber Trendwende ist nicht in Sicht

Die schwache Konjunktur, geopolitische Spannungen und die hohe Inflation belasten das Auslandsgeschäft deutscher Unternehmen.

Wiesbaden Überraschende Erholung inmitten von Krisen: Deutschlands Exporteure haben zum Start ins zweite Quartal überraschend zugelegt. Nach einem durchwachsenen Jahresauftakt wuchsen die Ausfuhren im April um 1,2 Prozent gegenüber März auf 130,4 Milliarden Euro, wie das Statistische Bundesamt am Montag auf Basis vorläufiger Daten mitteilte. Zugleich sanken die Importe um 1,7 Prozent zum Vormonat auf 112 Milliarden Euro. Die Zuwächse bei den Ausfuhren kamen unerwartet. Noch im März waren Exporte kräftig geschrumpft. Experten zeigten sich angesichts der schwächelnden Weltwirtschaft dennoch verhalten.

Volker Treier, Außenwirtschaftschef beim Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK), sprach von einem Hoffnungsschimmer. Das Plus der Exporte im April sei aber „noch lange keine Trendwende für die deutsche Außenwirtschaft“. „Der starke Verlust des Vormonats und die schon zuvor eher maue Entwicklung können nicht wettgemacht werden.“ Insgesamt gehe wenig Dynamik von der Weltkonjunktur aus: Hohe Inflationsraten, das in vielen Märkten stark gestiegene Zinsniveau und eine gedämpfte Nachfrage belasten

das Auslandsgeschäft. Die Exporterwartungen der Industrieunternehmen seien verhalten, so Treier. „Für einen exportgetriebenen wirtschaftlichen Aufschwung ist das weltwirtschaftliche Umfeld einfach zu trübe.“

„Unsere Exporte haben sich dank der verbesserten wirtschaftlichen Lage in China und den USA positiv entwickelt, doch sehen wir hier eher eine Seitwärtsbewegung“, meinte Dirk Jandura, Präsident des Bundesverbandes Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA). „Gestiegene Preise, als Folge der Inflationsbekämpfung, heben das Plus auf. Die Lage scheint also besser, als sie tatsächlich ist.“

Im Vergleich zum Vorjahresmonat April wuchsen die gesamten Exporte um 1,5 Prozent, während die Importe um 10,3 Prozent schrumpften. Im Gesamtjahr 2022 hatte der deutsche Außenhandel auch wegen teils deutlicher Preiserhöhungen ein Rekordergebnis erzielt. Diese trieben den Wert der Ausfuhren wie der Einfuhren nach oben.

Die deutsche Wirtschaft ist unter anderem wegen der Kaufzurückhaltung der Verbraucher inmitten der Inflation in die Rezession abgerutscht. Das Bruttoinlandsprodukt schrumpfte sowohl im

Schlussquartal 2022 als auch im ersten Quartal 2023 – Fachleute sprechen bei zwei Quartalsrückgängen in Folge von einer „technischen Rezession“.

Wichtige Industriebranchen bekommen den Gegenwind zu spüren. So hielt im Maschinenbau die Auftragsflaute im April an, wie der Branchenverband VDMA mitteilte. Er sprach von einem „schwachen Start ins Frühjahr“. In der Autoindustrie hat sich die aktuelle Lage nach Einschätzung des Münchner Ifo-Instituts zwar verbessert. Doch die Branche blicke zunehmend pessimistisch auf die kommenden Monate. Die Chemie-Industrie leidet seit Monaten unter der schwachen Weltwirtschaft und hohen Energiepreisen.

Die Bundesregierung müsse bei den deutsch-chinesischen Regierungskonsultationen im Juni darauf achten, dass „durch falschen Aktionismus“ nicht weitere hausgemachte Schwierigkeiten für Einfuhren aus China entstünden, so BGA-Präsident Jandura. Zudem müssten bei europäischen Regelungsvorhaben die Interessen der Wirtschaft berücksichtigt werden. dpa

Abbildung: Spaziergänger vor dem Containerterminal Bremerhaven
Fotograf: dpa
Wörter: 442

Autor: Alexander Preker
Seite: 0
Rubrik: Wirtschaft/Unternehmen
Mediengattung: Online News

Jahrgang: 2023
Nummer: 0
Visits (VpD): 6,43 (in Mio.)¹
Unique Users (UUpD): 0,866 (in Mio.)²

Weblink: <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-exporte-wachsen-im-april-ueberraschend-a-9fae145a-d1c7-4315-ade4-8d0da844e984>

¹ von PMG gewichtet 03-2023

² gerundet agof ddf Ø-Tag 2023-01 vom 08.03.2023, Gesamtbevölkerung 16+

Zahlen zum Außenhandel

Deutsche Exporte wachsen im April überraschend

Das Geschäft von Deutschlands Exporteuren hat sich zum Start ins zweite Quartal verbessert. Die wirtschaftlichen Sorgen lindert das aber nur wenig.

Der Export war jahrelang ein Garant für eine florierende deutsche Wirtschaft. Auch in Zeiten der Rezession sind nun die Ausfuhren zum Start ins zweite Quartal überraschend gestiegen. Sie kletterten im April um 1,2 Prozent im Vergleich zum Vormonat auf 130,4 Milliarden Euro, wie das Statistische Bundesamt mitteilte.

Im März hatte es noch ein Minus von 6,0 Prozent gegeben. Ökonomen hatten für April mit einem Rückgang um 2,5 Prozent gerechnet.

Importe sanken im April um 1,7 Prozent auf 112 Milliarden Euro und damit fast doppelt so kräftig wie erwartet. »Der Zuwachs reicht bei Weitem nicht, den starken Rückgang vom Vormonat aufzuholen«, sagte Chefökonom Alexander Krüger von der Hauck Aufhäuser Lampe Privatbank. Die Aussichten seien durchwachsen. »Absehbar abnehmende Impulse aus China und den USA hellen den Exportblick nicht gerade auf.«

Die Ausfuhren in die EU-Staaten stiegen im April um 4,5 Prozent zum Vormonat auf 71,4 Milliarden Euro. Abnehmerland Nummer eins blieben die USA: Dorthin wurden Waren im Wert von 13,1 Milliarden Euro verkauft, ein Plus von 4,7 Prozent. Die Exporte nach China wuchsen um 10,1 Prozent auf 8,5 Milliarden Euro, während die nach

Großbritannien um 5,2 Prozent auf 6,1 Milliarden Euro sanken. Die Ausfuhren nach Russland fielen um 17,8 Prozent auf 0,7 Milliarden Euro. Im Vergleich zum Vorjahresmonat stiegen die gesamten Exporte im April um 1,5 Prozent, während die Importe um 10,3 Prozent nachließen. Im Gesamtjahr 2022 hatte der deutsche Außenhandel auch wegen teils deutlicher Preiserhöhungen ein Rekordergebnis erzielt. Diese trieben den Wert der Ausfuhren wie der Einfuhren nach oben.

»Die Lage scheint besser, als sie tatsächlich ist«

Trotz dieses Hoffnungsschimmers bei den Exporten ist die deutsche Wirtschaft wegen sinkender Konsumausgaben der inflationsgeplagten Verbraucher insgesamt in eine Rezession abgerutscht. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) sank Ende 2022 und auch Anfang 2023 – und damit zwei Quartale in Folge. Fachleute sprechen hier von einer technischen Rezession. »Wegen des Importrückgangs bleibt der Handelsbilanzüberschuss immerhin positiv«, sagte Krüger mit Blick auf Exporte und BIP. »Das dämpft Absturzrisiken bei Wirtschaftswachstum.«

Volker Treier, Außenwirtschaftschef beim Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK), sagte, insgesamt gehe

wenig Dynamik von der Weltkonjunktur aus: hohe Inflationsraten, das in vielen Märkten stark gestiegene Zinsniveau und eine gedämpfte Nachfrage belasten das Auslandsgeschäft. Die Exporterwartungen der Industrieunternehmen seien verhalten.

»Unsere Exporte haben sich dank der verbesserten wirtschaftlichen Lage in China und den USA positiv entwickelt, doch sehen wir hier eher eine Seitwärtsbewegung«, sagte Dirk Jandura, Präsident des Bundesverbandes Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA). »Gestiegene Preise, als Folge der Inflationsbekämpfung, heben das Plus auf. Die Lage scheint also besser, als sie tatsächlich ist.«

Der BGA sieht auch wegen der Zinserhöhungen der Zentralbanken getrübtte Aussichten für die deutschen Exporteure. »Die Wirkungen der geldpolitischen Straffung dürften Wirtschaft und Verbraucher im Euroraum, aber auch bei einem unserer wichtigsten Außenhandelspartner, den USA, in den kommenden Monaten auf breiter Basis erreichen«, sagte Jandura. Das treffe die Konjunktur.

apr/Reuters/dpa

Abbildung: Containerschiff im Hamburger Hafen: Durchwachsene Aussichten
Fotonachweis: dpa
Wörter: 512

t-online.de

Kommt jetzt das nächste große Lieferketten-Chaos? "Die derzeitige Lage ist besorgniserregend"

Von [Sonja Eichert](#), 05.06.2023

Die Seen um den Panamakanal leiden unter Dürre. Das wird zum Problem für die Schifffahrt – mit Folgen für Reeder und Kunden. Und die Lage wird sich wohl noch verschärfen.

Der Panamakanal gilt als Wunderwerk der Technik – und ist doch gegen die Auswirkungen der Klimakrise nicht gefeit. Denn in Panama herrscht Dürre, und die für den globalen Handel so wichtige Schiffsabkürzung führt zu wenig Wasser.

Das hat Folgen, sowohl für die Reedereien als auch für die weltweiten Lieferketten. Droht nun ein neues Schiffschaos auf den Weltmeeren?

Wie dramatisch die Situation ist, verdeutlicht ein Satellitenbild der europäischen Satellitenmission "Sentinel 2" von Anfang Mai. Es zeigt den Alajuelasee nördlich des Panamakanals. Durch die Dürre in Zentralamerika liegt dort der Pegel niedriger als normal zu dieser Jahreszeit – binnen eines Monats fiel er um sieben Meter, das entspricht einem Verlust von zehn Prozent.

Zwischen Februar und April fiel laut Medienberichten nur die Hälfte des üblichen Niederschlags. Die Trockenheit bereitet Probleme: Pro Durchfahrt fließen rund 200 Millionen Liter Wasser aus dem Kanal ins Meer. Dem Kanal muss dieses Wasser wieder zugeführt werden.

Dafür werden vor allem der Alajuelasee und der Gatúnsee, der Teil der Schiffsroute des Panamakanals ist, genutzt. Beide wurden zu diesem Zweck künstlich durch Staudämme angelegt. Nun aber fehlt das Wasser, um den Kanal wieder ausreichend auffüllen zu können.

Hapag-Lloyd: "Dieses Ausmaß ist einzigartig"

Unlängst musste deshalb die Panamakanal-Behörde reagieren: Im Mai beschränkte sie die Maximalbeladung der Schiffe, damit die Frachter wegen ihres Gewichts nicht auf Grund laufen. Normalerweise sind 15,24 Meter Tiefgang erlaubt. Nach schrittweisen Beschränkungen sind es seit Ende Mai nur noch 13,41 Meter.

Das bereitet den Reedereien Sorgen. "Beschränkungen erleben wir immer wieder", sagt eine Sprecherin von Hapag-Lloyd zu t-online. "Aber dieses Ausmaß, das wir gerade erleben, ist einzigartig." Die Hamburger Reederei ist die Nummer fünf auf dem Weltmarkt, sie steht damit beispielhaft für viele andere Frachtfirmen. Auch der Verband Deutscher Reeder (VDR) spricht auf t-online-Anfrage von "zusätzlichen Herausforderungen". Noch seien diese aber beherrschbar.

Reederei plant Sonderabgabe

Für die Kunden von Hapag-Lloyd ist dennoch absehbar, dass der Transport ihrer Fracht infolge des Wassermangels am Panamakanal teurer werden wird. "Für die Dauer der Beschränkungen wird es eine zusätzliche Abgabe geben", so die Unternehmenssprecherin. Geplant ist der Start zum 1. Juli, die Höhe werde noch beraten.

Der Panamakanal

Der 1914 eröffnete Panamakanal verbindet den Pazifik und Atlantik. Über 12 Schleusen werden die Schiffe durch den 81,6 Kilometer langen Kanal geleitet – teils in bergigem Gebiet bis zu 25 Meter über dem Meeresspiegel. Etwa fünf Prozent des weltweiten Seefrachtverkehrs laufen über den Panamakanal. 2022 hieß das: 14.239 Schiffspassagen und rund 520 Millionen Tonnen transportierte Güter. Seit dem letzten Ausbau der Schleusen im Jahr 2016 können bis zu 400 Meter lange und 50 Meter breite Schiffe den Kanal befahren.

Daher blickt auch der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA) besorgt nach Panama: "Die derzeitige Lage ist besorgniserregend", sagt Verbandspräsident Dirk Jandura zu t-online. Aufgrund der ohnehin herrschenden Krisen sei der Welthandel eh unter Druck, die Wasserknappheit am Panamakanal verschärfe die Lage noch.

El Niño könnte weitere Trockenheit bringen

Denn auch die Kanalbehörde kann derzeit nicht sagen, wie es weitergeht. Weitere Maßnahmen schließt sie nicht aus. Eine weitere Gefahr: Für dieses Jahr rechnen Klimaforscher mit einem starken El-Niño-Phänomen.

Bei diesem Wetterereignis kehren sich die Strömungen im südlichen Pazifik um – die Folge sind nicht nur steigende globale Durchschnittstemperaturen, sondern auch veränderte Niederschlagsmuster. Für Panama sind das keine guten Aussichten: Dort ist es unter El Niño in der Regel noch trockener.

Die panamaische Regierung reagierte am Dienstag und verhängte den Umweltnotstand. Die Dürre und der Regenmangel seien Folge der Klimakrise und die Vorboten von El Niño, sowohl der Alajuelasee als auch der Gatúnsee seien drastisch zurückgegangen. Eigentlich beginnt in Panama Ende Mai die Regenzeit. Das meteorologische Institut des Landes rechnet jedoch damit, dass auch in der zweiten Jahreshälfte weniger Regen fallen wird als normal.

In der Branche der Reeder ruft El Niño ebenfalls keine guten Erinnerungen hervor: Hapag-Lloyd weist auf ähnliche Beschränkungen im Jahr 2015 hin. Und auch 2019 herrschte Wassermangel am Panamakanal, wie der VDR anmerkt. Beides waren El-Niño-Jahre.

Größere Schiffe stärker betroffen

Die Hamburger Großreederei erklärt, warum der Wassermangel heute jedoch größere Auswirkungen hat als in vergangenen Dürre-Jahren: Mittlerweile sei der Kanal für deutlich größere Schiffe ausgelegt – die entsprechend mehr Tiefgang haben. Dadurch sind diese Riesenfrachter auch schneller von Beschränkungen betroffen als kleinere Schiffe.

Soll an den Containerriesen festgehalten werden, bräuchte der Panamakanal also eigentlich dringend neue Wasserquellen. Eine Möglichkeit wären neue Staudämme – doch das Wasser würde dann der lokalen Bevölkerung an anderer Stelle fehlen. Das Konfliktpotenzial wäre hoch. Auch ein Umbau der Schleusen, sodass das abgeleitete Wasser wiederverwendet werden kann, wird diskutiert. Doch derartige Anpassungsmaßnahmen an die Herausforderungen infolge der Klimakrise brauchen Zeit.

Ähnliches Chaos wie bei der Blockade des Suezkanals?

Solange es keine Lösung gibt und die Beschränkungen in Kraft sind, gilt bei Hapag-Lloyd unterdessen: Wer kann, sollte den Panamakanal vermeiden. "Wir raten unseren Kunden zum Ausweichen über den Suezkanal, wenn das für sie möglich ist." Dieser verbindet das Rote mit dem [Mittelmeer](#) – nach Europa fahren die Schiffe dann quasi andersherum.

Auch der Suezkanal sorgte schon für Chaos auf den Meeren und massive Lieferprobleme weltweit: 2021 blockierte ihn das Containerschiff Ever Given tagelang. Die Situation sei aber eine völlig andere gewesen, erklärt der VDR. "Damals waren Transportkapazitäten extrem knapp." Das habe vor allem an den strengen Corona-Vorgaben in chinesischen Häfen und den coronabedingten Verzögerungen bei Produktion und Transport innerhalb Chinas gelegen. Zeitgleich sei die Nachfrage nach Konsumgütern in Europa und in den [USA](#) gestiegen.

"Inzwischen hat sich die Situation in den globalen Lieferketten aber entspannt und die Engpässe in den Häfen haben sich aufgelöst", beruhigt der Verbandssprecher. Für [Deutschland](#) sei die aktuelle Lage ohnehin weit weniger kritisch: Sowohl der VDR als auch der BGA weisen darauf hin, dass der Transport durch den Panamakanal für hiesige Verbraucher eine deutlich geringere Rolle spielt als der Suezkanal – denn der Warenverkehr aus Asien kommt vor allem über diesen Weg.

Während man beim Reederverband VDR daher aktuell nicht von ähnlichen Dimensionen wie bei der Suezkanal-Blockade ausgeht, ist man beim Handelsverband BGA vorsichtiger. Die Auswirkungen würden sich erst längerfristig zeigen, sagt Präsident Dirk Jandura. Er rechnet trotz der geringeren Bedeutung für den deutschen Markt mit negativen Folgen für die Lieferketten und längeren Lieferzeiten.

Rubrik: Politik**Visits (VpD):** 8.631 ¹**Mediengattung:** Online News**Weblink:** <https://www.agrarzeitung.de/nachrichten/politik/entlastung-bei-energiekosten-ernaehrungsbranche-warnt-vor-einschraenkungen-beim-industriestrompreis-107172>¹ von PMG gewichtet 03-2023

Industriestrompreis

Ernährungsbranche warnt vor Einschränkungen

In der Debatte mahnt die Bundesvereinigung der Deutschen Ernährungsindustrie, den Mittelstand zu berücksichtigen. Weitere Verbände erheben ähnliche Forderungen.

In der Debatte mahnt die Bundesvereinigung der Deutschen Ernährungsindustrie, den Mittelstand zu berücksichtigen. Weitere Verbände erheben ähnliche Forderungen.

Als "überfällig" bezeichnet Peter Feller, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der BVE, die Überlegungen des Bundeswirtschaftsministeriums, der Industrie Zugang zu kostengünstigem Strom zu ermöglichen. Dies sei zu begrüßen, so Feller, und fügt hinzu: "Dieser Zugang muss aber möglichst breit angelegt werden und den Mittelstand in allen Teilbranchen erreichen." Das Abstellen auf energieintensive Branchen bzw. Wirtschaftszweige, die in der so genannten KUEBLL-Liste aufgeführt sind, sei unzureichend, betont Feller gegenüber der LZ. Dann blieben zahlreiche in Deutschland produzierende Branchen und Unternehmen unberücksichtigt, "die im Vergleich zu ihren ausländischen Konkurrenten ebenfalls unter hohen Energiepreisen leiden und deshalb einen Wettbewerbsnachteil haben".

Für energieintensive Unternehmen soll der Strompreis mit staatlicher Hilfe nach den Vorstellungen von Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck (Grüne) spätestens im Frühjahr 2024 gedeckelt werden, denn dann liefen die Strompreisbremsen aus. Finanzierungsgrundlage des milliarden schweren Industriestrompreises soll die Umwidmung nicht ausgegebener Mittel des Wirtschaftssta-

bilisierungsfonds (WSF) sein.

Unterstützung erhält Habeck von SPD-Parteichef Lars Klingbeil: "Wir müssen für die nächsten zehn, zwölf Jahre einen Industriestrompreis in Deutschland haben, der hilft, dass hier die Industrie-arbeitsplätze erhalten bleiben." Laut dem Habeck-Plan soll die Industrie von günstigem Strom aus erneuerbaren Energien profitieren. Da entsprechende Maßnahmen aber Zeit bräuchten, solle es bis 2030 einen "Brückenstrompreis" geben in Höhe von sechs Cent pro Kilowattstunde für einen klar definierten Empfängerkreis.

Mahnungen kommen nicht nur vom BVE. Dirk Jandura, Präsident des Bundesverbandes Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA): "Es darf nicht sein, dass der Mittelstand den verringerten Strompreis der energieintensiven Großindustrie mitfinanziert. Vor allem nicht, wenn er selbst davon ausgeschlossen wird. Viel besser wäre es, das Angebot an verfügbarem Strom deutlich auszuweiten, anstatt es unnötig zu verknappen." Die Stromkosten seien in Deutschland viel zu hoch – allerdings nicht nur für die Industrie, sondern für alle Unternehmen.

„Was auf den ersten Blick Entlastung von den hohen Energiepreisen verspricht, erweist sich auf den zweiten Blick als riesige Wettbewerbsverzerrung zu Lasten des Mittelstands.“

Marie-Christine Ostermann, Präsidentin

der Familienunternehmer

Ähnliche Kritik äußert Marie-Christine Ostermann, Präsidentin der Familienunternehmer: "Was auf den ersten Blick Entlastung von den hohen Energiepreisen verspricht, erweist sich auf den zweiten Blick als riesige Wettbewerbsverzerrung zu Lasten des Mittelstands." Wegen der immensen Kosten dürfte nur ein Bruchteil der Industrie bedacht werden, was dramatische Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des Mittelstandes und der industriellen Familienunternehmen nach sich zöge.

Markus Jerger, Vorsitzender der Bundesvereinigung "Der Mittelstand", moniert im Gespräch mit dem RND: "Es kann doch nicht sein, dass insbesondere große Nutzer, also energieintensive Unternehmen, an den günstigen Strom kommen." Es sei unverantwortlich, "wenn von vornherein nur diese energieintensiven Produktionen begünstigt werden". "Außerdem sollte das Bundeswirtschaftsministerium zur Kenntnis nehmen, dass durch Zulieferbeziehungen praktisch der gesamte deutsche Mittelstand im internationalen Wettbewerb steht, eine Begrenzung des Empfängerkreises für den "Brückenstrompreis" nicht nur falsch ist, sondern existenzbedrohend", fügt der Mittelstandschef hinzu.

Dieser Text erschien zuerst auf www.lebensmittelzeitung.net.

Fotograf: IMAGO / Bernd Elmenthaler**Wörter:** 491

Autor: F. Nitschmann, M. Arnold**Seite:** 14 bis 14**Ressort:** Wirtschaft**Ausgabe:** Hauptausgabe¹ IVW 1/2023² AGMA ma 2022 Tageszeitungen**Mediengattung:** Tageszeitung**Auflage:** 41.460 (gedruckt) ¹ 32.440 (verkauft) ¹
35.071 (verbreitet) ¹**Reichweite:** 0,111 (in Mio.) ²

Der Streik kommt

Die EVG wartet auf ein besseres Angebot im Tarifstreit, Reisende auf den nächsten Zug. 50 Stunden wird der neue Stillstand dauern

Auch die jüngsten Verhandlungen konnten nichts mehr ändern: Die Bahn wird ab Sonntagabend mit großen Auswirkungen für Reisende und Pendler 50 Stunden lang bestreikt. Nach Gesprächen bis in die Nacht und einem Ultimatum bis Freitagmittag entschied die Gewerkschaft EVG, am geplanten Ausstand festzuhalten.

Weil alle Berufsgruppen bei der Bahn zum Warnstreik aufgerufen sind, wird der DB-Fernverkehr von Sonntagabend, 22 Uhr, bis Dienstagabend, 24 Uhr, eingestellt. Auch davor wird es Einschränkungen geben: Die Bahn hat einige Verbindungen am Sonntagnachmittag gestrichen. Im Regionalverkehr wird ebenfalls kaum ein Zug fahren.

„Wir waren zu Kompromissen bereit, um den angekündigten Warnstreik auszusetzen und in die Verhandlungen einzutreten. Die DB AG setzt stattdessen lieber auf Spaltung und nimmt dafür die Fahrgäste in Geiselnhaft“, kritisierte die EVG.

Die Bahn beteuerte, dass sie „bis zur letzten Minute alles versucht“ habe, um den Warnstreik abzuwenden. „Wir sind noch mal auf die EVG zugegangen und haben bekräftigt, dass es am Thema Mindestlohn nicht scheitern wird“, sagte Personalvorstand Martin Seiler. Der Mindestlohn ist der größte Diskussionspunkt. Etwa 2000 Mitarbeiter bei der Bahnerhalten ihn nur über Zulagen.

Beide Seiten streiten darüber, ob dieser vor weiteren Verhandlungen in die Tarifabkommen aufgenommen wird und inwieweit weitere Verhandlungsergebnisse bei unteren Lohngruppen berücksichtigt werden.

Die Dauer des nun dritten Warnstreiks in diesem Jahr ist ein klares Zeichen der Gewerkschaft – die angekündigten Ausfälle zeigen zudem den Einfluss, den sie im Tarifpoker hat. Die Entscheidung der Bahn, den Verkehr auf der Schiene quasi komplett einzustellen, sorgte am Freitag für teils scharfe Kritik.

„Die EVG ist bei der Netztochter DB Netz nicht so stark organisiert, dass die Deutsche Bahn gezwungen wäre, den Schienenverkehr einzustellen“, sagte Claus Weselsky, Vorsitzender der Lokführergewerkschaft GDL, dem Nachrichtenportal The Pioneer. Ein Bahnsprecher bezeichnete diese Kritik als „absurd“.

Bei mehr als zwei Tagen Ausstand dürfte es auch für viele Pendler und Reisende nicht mehr so leicht sein, ihre Fahrten zu verschieben. Hinzu kommt: Der Warnstreik endet direkt vor dem verlängerten Himmelfahrtswochenende – und damit einer der reiseintensivsten Zeiten des Jahres. Bereits ohne Arbeitskämpfe waren die Züge für die Tage ab Mittwoch sehr gut gebucht.

Die Bahn versucht, die Fahrgäste zur Vorverlegung ihrer Reisen zu bewegen.

Fahrgastreue machen eine Nutzung der Tickets auch nach Ende des Warnstreiks ausdrücklich möglich, so ein Bahnsprecher. Sowohl am Sonntag als auch nach dem Warnstreik wird es teils sehr voll in den Zügen. Die Bahn warnt vor „außergewöhnlich hohen Auslastungen“.

Die EVG will mit dem Warnstreik auch den Güter- und Warenverkehr auf der Schiene treffen. „Im Bereich des Güterverkehrs werden Staus entstehen, die dann tatsächlich dazu führen, dass es auch einen wirtschaftlichen Druck gibt, den wir offensichtlich brauchen“, sagte Tarifvorständin Cosima Ingenschay am Donnerstag.

Treffen wird der Ausstand aus Sicht des Großhandelsverbandes BGA die Bereiche, die auf zeitgenaue Lieferungen angewiesen sind, etwa die Autobranche oder auch den Bau. Hier seien Lieferverzögerungen zu erwarten – auch weil viele Beschäftigte im Transportbereich nicht zur Arbeit kommen könnten.

Einschränkungen bei systemrelevanten Lieferketten etwa für Lebensmittel oder Medizinprodukte seien aber nicht zu erwarten. Hier seien die Lagerbestände für zwei Tage gefüllt, teilte der BGA mit.

F. Nitschmann, M. Arnold

Abbildung:

Da geht nichts mehr! Wer mit dem Zug fahren will, guckt von Sonntagabend bis Dienstagabend in die Röhre. Foto: Wolfgang Maria Weber/imago

Fotograf:

IMAGO/Wolfgang Maria Weber

Wörter:

543

Urheberinformation:

Alle Rechte vorbehalten - Abendzeitung München Verlags-GmbH

Seite: 22
Ressort: Wirtschaft
Seitentitel: Wirtschaft
Ausgabe: Hauptausgabe

Mediengattung: Tageszeitung
Nummer: 82
Auflage: 167.820 (gedruckt) ¹ 189.948 (verkauft) ¹
193.785 (verbreitet) ¹
Reichweite: 0,944 (in Mio.) ²

¹ IVW 4/2022

² AGMA ma 2022 Tageszeitungen

Scharfe Kritik am härteren Kartellgesetz

"Blankoscheck" / "Nationaler Alleingang" / "Verfassungsrechtlich bedenklich"

F.A.Z. FRANKFURT. Die Bundesregierung hat die angekündigte Reform des Wettbewerbsrechts auf den Weg gebracht. Sie gibt dem Bundeskartellamt mehr Macht, verfestigte Strukturen aufzubrechen, wie etwa in der Mineralölbranche. Im Extremfall soll die Bonner Behörde Konzerne künftig sogar zerschlagen und Gewinne aus Kartellverstößen leichter abschöpfen können. Wirtschaftsverbände kritisierten den Gesetzentwurf. Die Union sprach von einem Blankoscheck für Kartellwächter. Wettbewerb sei das beste Mittel, um Verbraucher vor ungerechtfertigten Preissteigerungen zu schützen, verteidigte der grüne Wirtschaftsminister Robert Habeck am Mittwoch die 11. Novelle des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB). Diese sei die wohl größte Reform seit Ludwig Erhard. Der erste Bundeswirtschaftsminister hatte das Kartellgesetz 1957 gegen heftige Widerstände aus Wirtschaft und Politik durchgesetzt. Habeck sagte, es gehe darum, dass das Bundeskartellamt künftig Missstände nicht nur feststellen, sondern auch Konsequenzen ziehen könne.

Dessen Präsident Andreas Mundt begrüßte das Ziel, "das Kartellrecht noch schlagkräftiger zu machen". Die neuen Eingriffsbefugnisse könnten "in bestimmten Marktsituationen" dazu beitragen, "wettbewerbliche Problemlagen aufzubrechen und Wettbewerb wieder

zu ermöglichen". Mundt dämpfte aber die Erwartungen: "Der jetzige Entwurf ist für die Rechtspraxis mit erheblichen Herausforderungen verbunden." Die Voraussetzungen für die neuen Befugnisse nach einer Sektoruntersuchung stünden "in einem Spannungsverhältnis" zu dem ebenfalls verfolgten Ziel vorhersehbarer und zügiger Verfahren.

Bislang enden Überprüfungen von Branchen (Sektoruntersuchung) durch das Kartellamt meist nur mit einem Bericht. Künftig soll es auch eine Entflechtung von Unternehmen anordnen können. Außerdem soll bei Kartellverstößen die Abschöpfung von Gewinnen, die dadurch für Unternehmen entstanden sind, leichter werden. Das Mittel gibt es zwar schon, aber die hohen rechtlichen Hürden werden gesenkt.

Der CSU-Wirtschaftsminister Hansjörg Durz sprach von einem Blankoscheck für die Behörden: "Das Bundeskartellamt droht politisiert zu werden." Das könne zu einem Standortnachteil für Deutschland werden. Justizminister Marco Buschmann (FDP) wies dies zurück. Die Innovationskraft großer Konzerne solle ausdrücklich berücksichtigt werden. Dies könnte in der Biotechnologie etwa bei neuen Impfstoffen oder in der Technologiebranche Anwendung finden und Konzerne vor Eingriffen schützen.

Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) warnte: "Mit diesem

nationalen gesetzgeberischen Alleingang schwächt die Bundesregierung den Standort weiter. Wichtige Investitionen in Innovationen und Marktwachstum werden am Standort unterbleiben, wenn Unternehmen trotz Befolgung aller Wettbewerbsregeln Sanktionen befürchten müssen." Zweifel, ob die Reform mit dem Grundgesetz vereinbar ist, äußerte der Präsident des Großhandelsverbands BGA, Dirk Jandura. Würden gesetzestreue Unternehmen nur dafür bestraft, weil sie am Markt zu erfolgreich seien, halte er das "für verfassungsrechtlich bedenklich".

Ähnlich argumentierte die Deutsche Industrie- und Handelskammer. Es werde letztlich eine Preis- und Konditionsaufsicht durch das Kartellamt im Anschluss an eine Sektoruntersuchung angestrebt. "Die Novelle muss Unternehmen auf Märkten beunruhigen, die von besonderem politischen Interesse sind, zum Beispiel im Klimaschutz oder in der Digitalwirtschaft." Sie könnten bald vom Kartellamt beim Zugang zu Daten, der Formulierung ihrer Allgemeinen Geschäftsbedingungen, der Trennung von Unternehmensteilen oder gar hinsichtlich möglicher Lieferverpflichtungen reguliert werden, ohne dass es noch wie bislang eines Gesetzes bedürfe.

Wörter: 465

Urheberinformation: Alle Rechte vorbehalten. © F.A.Z. GmbH, Frankfurt am Main



Seite: 1 bis 1
Rubrik: Titelseite
Ausgabe: Hauptausgabe

Jahrgang: 2023
Nummer: 82
Auflage: 1.304.868 (gedruckt)¹ 1.020.531 (verkauft)¹
1.124.959 (verbreitet)¹
Reichweite: 7,07 (in Mio.)²

Mediengattung: Tageszeitung

¹ von PMG gewichtet 01/2023

² von PMG gewichtet 7/2022

Gute Nachricht für Kunden - aber auch Kritik

Neues Gesetz soll Bürger vor hohen Preisen schützen

BERLIN - Die Bundesregierung will dem Kartellamt mehr Rechte zum Kampf gegen überhöhte Preise einräumen. Ziel des neuen Gesetzes sei es, Verbraucher zu schützen - "also dafür zu sorgen, dass die Preise nicht künst-

lich hochgehalten werden", so Wirtschaftsminister Robert Habeck.

Kritik kam von der Opposition. Und auch von Dirk Jandura, Präsident des Außenhandelsverbandes BGA: Die Bundesregierung schade dem Wirt-

schaftsstandort Deutschland. Rechtskonform handelnde Unternehmen müssten massive Eingriffe des Bundeskartellamts bis hin zur Zerschlagung befürchten.

Wörter: 73
Urheberinformation: (c) Axel Springer SE

Autor: dpa,
Seite: online
Ressort: Politik / Deutschland /

Mediengattung: Online News
Visits (VpD): 0,872 (in Mio.)¹
Unique Users (UUpD): 0,274 (in Mio.)²

Weblink: <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/wettbewerb-schutz-vor-ueberhoehten-preisen-bundeskartellamt-soll-biss-bekommen/29081682.html>

¹ von PMG gewichtet 02-2023

² gerundet agof ddf Ø-Tag 2023-01 vom 08.03.2023, Gesamtbevölkerung 16+

Wettbewerb

Schutz vor überhöhten Preisen: Bundeskartellamt soll „Biss“ bekommen

Wirtschaftsminister Habeck spricht von der größten Reform des Wettbewerbsrechts seit Jahrzehnten: Das Kartellamt soll mehr Macht bekommen. Kritiker warnen vor einem Blankoscheck.

Erstveröffentlichung: 2023-04-05
 14:58:00 letzte Aktualisierung: 2023-04-05 15:12:29

Das Bundeskartellamt soll mehr „Biss“ bekommen – und Verbraucher mehr Schutz vor überhöhten Preisen. Das Bundeskabinett brachte am Mittwoch eine Reform des Wettbewerbsrechts auf den Weg. Das Kartellamt soll mehr Eingriffsrechte bekommen.

Wirtschaftsminister Robert Habeck (Grüne) sagte in Berlin, Ziel des Gesetzes sei es, Verbraucherinnen und Verbraucher zu schützen – „also dafür zu sorgen, dass die Preise nicht künstlich hochgehalten werden“. Justizminister Marco Buschmann (FDP) sprach von einem Kartellamt „mit Biss“. Kritik an den Plänen kam aus der Opposition und der Wirtschaft.

Mit den geplanten Änderungen beim Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen sollen Störungen des Wettbewerbs im Sinne der Verbraucher besser abgestellt werden können, so das Wirtschafts- sowie das Justizministerium. Die Eingriffsinstrumente des Kartellrechts sollten geschärft werden – dort, wo die Marktstruktur dem Wettbewerb entgegenstehe, etwa weil es nur wenige Anbieter im Markt gebe und regelmäßig parallele Preisentwicklungen zu Lasten der Verbraucher zu beobachten seien.

Auslöser für die Reform war die Preisexplosion beim Sprit vor einem Jahr. Damals hatte es aus Kreisen des Wirtschaftsministeriums geheißt, als die Ölpreise zurückgegangen seien, seien die Benzinpreise nicht im entsprechenden Maß gesunken. Inzwischen sind die

Spritpreise wieder gesunken.

Bisher kann das Kartellamt bei kartellrechtlichen Verstöße eingreifen, wie Habeck sagte. Eingeführt werden soll nun ein neues Instrument: Das Kartellamt soll laut Gesetzentwurf dann auch in Fällen erheblicher und fortwährender „Störungen“ des Wettbewerbs eingreifen können. Genannt wird etwa eine einseitige Angebots- oder Nachfragemacht. Kartellamt kann künftig Unternehmen entflechten

Das Kartellamt soll verschiedene Maßnahmen anordnen können. So sollen Marktzugänge erleichtert und Konzentrationstendenzen gestoppt werden. Als „ultima ratio“ (letztes Mittel) sollen in „Extremfällen“ Unternehmen entflochten werden können. Buschmann sagte, dieses „scharfe Schwert“ solle nur unter sehr engen Voraussetzungen greifen können.

Das Kartellamt soll außerdem im Fall von Kartellrechtsverstößen leichter „unzulässig erworbene Gewinne“ abschöpfen können, wie Habeck sagte. Die Anwendung der geplanten neuen Eingriffsinstrumente sollten sich nicht auf Fälle von besonderer Innovationskraft beziehen, sagte er mit Blick auf das Unternehmen Biontech, das einen Corona-Impfstoff entwickelt hatte.

Der Präsident des Bundeskartellamtes, Andreas Mundt, begrüßte das Ziel, das Kartellrecht noch schlagkräftiger zu machen. Die nun geplante neue Eingriffsbefugnis sei aber im Vergleich zum „ambitionierten“ ursprünglichen Entwurf des Wirtschaftsministeriums deutlich enger.

Der CSU-Wirtschaftspolitiker Hansjörg

Durz kritisierte, das Bundeskartellamt solle einen „Blankoscheck“ zur Bekämpfung von Marktmacht bekommen. Unternehmen könnten nicht mehr klar absehen, ab welcher Größe oder durch welche Verhaltensweisen sie in den Fokus des Kartellamtes geraten.

Der Chefjustiziar der Deutschen Industrie- und Handelskammer, Stephan Wernicke, sprach von einem Paradigmenwechsel hin zur staatlichen Marktgestaltung als letztes Mittel. „Rechtmäßiges Handeln schützt Unternehmen nicht mehr vor staatlicher Intervention, sobald das Bundeskartellamt in seinem weiten Ermessen den Wettbewerb über einen längeren Zeitraum als gestört ansieht.“ Dirk Jandura, Präsident des Außenhandelsverbandes BGA, warf der Bundesregierung vor, sie schade dem Wirtschaftsstandort Deutschland. Rechtskonform handelnde Unternehmen müssten massive Eingriffe des Bundeskartellamts bis hin zur Zerschlagung befürchten.

Dagegen sagte Grünen-Chef Omid Nouripour, das Wettbewerbsrecht werde zielgenauer und schlagkräftiger. „So können wir in Zukunft Verbraucherinnen und Verbraucher vor künstlich überhöhten Preisen schützen.“ SPD-Fraktionsvize Verena Hubertz sagte, missbräuchlichen Praktiken und Gewinnen, die durch eine Marktstörung zustande kommen, sollten klare Schranken gesetzt werden. „Preisexplosionen wie zuletzt bei Kraftstoffen infolge des russischen Angriffskriegs dürfen sich nicht wiederholen.“

Grünen-Fraktionsvize Andreas Audretsch kommentierte: „Das Wettbe-

werbsrecht kriegt Zähne und das ist
angesichts der wachsenden Macht weni-
ger großer Unternehmen gut so.“

Mehr: Jetzt auch Apple: Warum das
Bundeskartellamt gegen große Tech-
Konzerne vorgeht

Abbildung: Beide Minister verkündeten, dass das Kartellamt künftig mehr Eingriffsrechte bekommt. Foto: dpa

Wörter: 587

Urheberinformation: Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH 2023: Alle Rechte vorbehalten. Die Reproduktion oder Modifikation ganz oder teilweise ohne schriftliche Genehmigung der Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH ist untersagt. All rights reserved. Reproduction or modification in whole or in part without express written permission is prohibited.

Autor: dpa**Ressort:** Konjunktur: Lichtblick beim Export - Ausfuhren auch im Februar gestiegen**Mediengattung:** Online News**Weblink:** <https://www.stern.de/wirtschaft/news/konjunktur--lichtblick-beim-export---ausfuhren-auch-im-februar-gestiegen-33347220.html>¹ von PMG gewichtet 02-2023² gerundet agof ddf Ø-Tag 2023-01 vom 08.03.2023, Gesamtbevölkerung 16+**Visits (VpD):** 2,03 (in Mio.)¹**Unique Users (UUpD):** 0,543 (in Mio.)²

Konjunktur

Lichtblick beim Export - Ausfuhren auch im Februar gestiegen

Deutschlands Exporteure profitieren von besser funktionierenden Lieferketten und einer starken Nachfrage auf wichtigen Märkten. Doch es bleiben nach Einschätzung der Wirtschaft Risiken.

Gute Geschäfte in den USA und China haben den deutschen [Export](#) im Februar angeschoben. Nach Zuwächsen zu Jahresbeginn erzielten Exporteure in der Summe ein weiteres Plus. Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) sprach von einem "kleinem Lichtblick" angesichts der globalen Unsicherheiten. "Die schwächelnde weltweite Nachfrage, hohe Inflationsraten und der zunehmende Protektionismus belasten jedoch weiterhin die deutsche Außenwirtschaft", sagte DIHK-Außenwirtschaftsexpertin Carolin Herweg.

Nach vorläufigen Daten des Statistischen Bundesamtes wurden im Februar Waren im Wert von 136,7 Milliarden Euro ausgeführt. Das waren kalender- und saisonbereinigt 4,0 Prozent mehr als im Vormonat, wie die Wiesbadener Behörde mitteilte. Gegenüber Februar 2022 wurde ein Plus von 7,6 Prozent verzeichnet. Zu Beginn des laufenden Jahres waren die Ausfuhren nach jüngsten Daten um 2,5 Prozent gegenüber Dezember 2022 gestiegen.

"Das Exportgeschäft der Deutschen Industrie profitiert von den besser funktionierenden Lieferketten und der Öffnung der chinesischen Wirtschaft", erläuterte Thomas Gitzel, Chefvolkswirt der VP Bank, mit Blick auf den

Wegfall der Corona-Beschränkungen in der Volksrepublik. Im Vergleich zum Vormonat stiegen die Ausfuhren in den wichtigen chinesischen Markt um 10,2 Prozent auf 8,5 Milliarden Euro. Im Geschäft mit den [USA](#) - dem größten Einzelmarkt für Waren "Made in Germany" - verbuchten deutsche Unternehmen ein Plus von 9,4 Prozent auf 14 Milliarden Euro.

Bestimmte Rahmenbedingungen nötig Der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA) mahnte "richtige" Rahmenbedingungen an, um dem deutschen Außenhandel neue Impulse zu geben. "Sowohl die Standortstärkung als auch verbesserte Rahmenbedingungen für eine einfachere und schnellere Diversifizierung der [Lieferketten](#) gehören dazu", sagte BGA-Präsident Dirk Jandura.

In den ersten zwei Monaten des laufenden Jahres stiegen die Exporte um 8,4 Prozent auf 268,1 Milliarden Euro gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Im vergangenen Jahr hatte der deutsche Außenhandel auch wegen teils deutlicher Preiserhöhungen ein Rekordergebnis erzielt. Diese trieben den Wert der Ausfuhren wie der Einfuhren nach oben. Genau beziffern lassen sich die Effekte nicht, da die Statistiker keine preisbereinigten Daten zum Außenhandel erhe-

ben.

Weniger Einfuhren nach [Deutschland](#)

Die Ausfuhren nach Russland schrumpften im Februar auf 0,9 Milliarden Euro. Das waren 14,3 Prozent weniger als im Vormonat und 59,9 Prozent weniger als ein Jahr zuvor. Die westliche Staatengemeinschaft hatte nach dem russischen Angriffskrieg auf die Ukraine vor mehr als einem Jahr mit Sanktionen reagiert. Die Importe aus Russland schmolzen gegenüber Januar um 67,2 Prozent auf 0,3 Milliarden Euro zusammen.

Insgesamt stiegen die Einfuhren nach Deutschland im Vergleich zum Vormonat um 4,6 Prozent. Gegenüber dem Vorjahresmonat wurde ein Zuwachs um 3,8 Prozent auf 120,7 Milliarden Euro verzeichnet.

Die Stimmung unter den deutschen Exporteuren hatte sich zuletzt leicht aufgehellt. Der Index des Münchner Ifo-Instituts stieg im März im Vergleich zum Februar von 3,5 auf 4,0 Punkte. Die zwei Schlüsselbranchen Auto und Maschinenbau erwarten allerdings nur geringe Zuwächse. "Der Exportnachfrage fehlt noch etwas der Schwung", meinte Klaus Wohlrabe, der Leiter der Ifo-Umfragen. "Die globale Konjunktur entwickelt sich eher verhalten."

Wörter:

501

Seite: online
 Mediengattung: Online News

Visits (VpD): 3.483¹

¹ von PMG gewichtet 12-2022

Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung: Reaktionen der Logistikbranche

Am Dienstag, 29. März, veröffentlichte die Bundesregierung das "Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung". Punkte, die den Logistiksektor betreffen: Höhere Lkw-Maut-Sätze auf mehr Nutzfahrzeug-Typen. Die Branche reagiert unterschiedlich.

Seit Dienstagabend, 29. März, steht fest, die Lkw-Maut wird sich zum 1. Januar 2024 erhöhen. Zur angekündigten Maut-Reform der Ampel-Koalition gehört unter anderem die Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen (bislang 7,5 Tonnen) und eine stärkere Bepreisung des CO₂-Ausstoßes - laut des Beschlusspapier soll der Aufschlag bei 200 Euro pro Tonne CO₂ liegen. Dieses Geld soll dann unter anderem für die Sanierung des Bahnnetzes ausgegeben werden, das bis 2027 45 Milliarden Euro kosten soll. Akteure aus der Güterverkehrs-Branche reagieren: Bundesverkehrsminister Volker Wissing sieht durch die Beschlüsse der Koalitionsspitzen große Fortschritte für den Verkehrsbereich in Deutschland. Es seien "Fesseln gelöst" worden, sagte der FDP-Politiker am Mittwoch, 29. März, in Berlin.

Der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) begrüßt die Einigung des Koalitionsausschusses ebenfalls: Insbesondere die Beschlüsse zur Digitalisierung und Modernisierung der Schiene seien ein starkes Signal für den Wirtschaftsstandort Deutschland: "Mit der Digitalisierung und Automatisierung der Infrastruktur und Fahrzeuge erhöhen wir die Kapazität des Netzes und steigern die Qualität des Betriebs", sagte VDB-Präsident Andre Rodenbeck.

Auch der Branchenverband VDV begrüßt die Ergebnisse: "Das ist ein

wichtiger Schritt für die Schieneninfrastruktur, für die Eisenbahn in Deutschland und damit auch für mehr klimafreundlichen Verkehr: erhöhte Investitionen ins Netz, Ausbau von Terminals im Kombinierten Verkehr und Beschleunigungen bei der Planung sind zentrale Ergebnisse, die das Gesamtsystem in den kommenden Jahren deutlich voranbringen werden", so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff.

Die Grünen-Vorsitzende Ricarda Lang hatte sich zufrieden mit den Ergebnissen des Ampel-Koalitionsausschusses gezeigt - sieht aber Bedarf für weitere Verhandlungen. "Das, was wir beschlossen haben, das reicht noch nicht. Deshalb werden wir auch dranbleiben. Aber wir haben Fortschritte mit drin", sagte sie im Deutschlandfunk.

Als insgesamt ausgewogen bewertet der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik vorgestellten Ergebnisse des Koalitionsausschusses: Die Absicht der Bundesregierung, die Infrastrukturfinanzierung, die Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung sowie die Transformation hin zum klimaneutralen Güterverkehr "jetzt endlich im verkehrsträgerübergreifenden Kontext anzugehen", führe in die richtige Richtung. "Sowohl Straßen als auch Schienenwege sind überlastet und notleidend. Um den Wirtschaftsstandort Deutschland zu stabilisieren, müssen sämtliche Verkehrswege bedarfsgerecht geplant werden", so DSLV-Präsident Axel Plaß. Von einer auskömmlichen Finanzierung und Verfahrensbeschleunigung müssten alle Verkehrsträger profitieren, damit sie übergreifend zusammenarbeiten und den Blutkreislauf der Wirtschaft erhalten könnten. Verkehrsträgerbezogenes Silodenken ohne Konnektivität der Systeme führe in eine

Sackgasse. "Was im Koalitionskompromiss leider fehlt, sind Aussagen zur Stärkung der Wasserstraßen," meint Plaß.

Es gibt auch negative Stimmen

Als "politisches Harakiri" bezeichnet BGL-Vorstandssprecher Dirk Engelhardt das "Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung": "Ohne am Markt verfügbare Alternativen zum Diesel-Lkw und ohne Ladeinfrastruktur fehlt jedwede Lenkungswirkung zugunsten des Klimaschutzes. Wenn diese Milliarden Mehreinnahmen dann auch noch hauptsächlich in die Schiene fließen sollen, obwohl Lkw-Fahrer jeden Abend verzweifelt freie Stellplätze suchen, fragt man sich, ob Teile der Koalition überhaupt verstanden haben, wer Deutschland bewegt. Die jüngste Verkehrsprognose von Verkehrsminister Wissing wird offenbar einfach ignoriert."

Der Verein Bürgerbahn sieht eine Generalsanierung der Bahn ebenfalls nicht als Lösung der Probleme. "Das Konzept einer Generalsanierung führt dazu, dass das Klimaziel der Bundesregierung im Bereich Schiene verunmöglicht wird", heißt es im Alternativen Geschäftsbericht, den der Verein vorgelegte.

Der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen bezeichnet die Ergebnisse als "Rückkehr zur staatspolitischen Vernunft". Präsident Dirk Jandura kommentierte die Pläne der Politiker: "Unser Autobahnnetz beschleunigt wieder in Stand zu setzen und auszubauen, ist eine längst überfällige Entscheidung. Alles andere, auch das bisherige Zögern und Streiten über diese Entscheidung, gefährdet den Wirtschaftsstandort Deutschland, seine Arbeitsplätze und unseren Wohlstand"

Seite: Online 24.03.2023 11:31 Uhr
Ressort: Politik
Rubrik: Politik

Mediengattung: Online News
Visits (VpD): 4,35 (in Mio.)¹
Unique Users (UUpD): 0,622 (in Mio.)²

Weblink: <https://www.welt.de/politik/deutschland/article244465102/Brief-an-die-Regierung-Undemokratisch-20-Wirtschaftsverbaeende-beschweren-sich-ueber-die-Ampel.html>

¹ von PMG gewichtet 12-2022

² gerundet agof ddf Ø-Tag 2022-10 vom 12.12.2022, Gesamtbevölkerung 16+

Brief an die Regierung

"Undemokratisch" - 20 Wirtschaftsverbände beschwerten sich über die Ampel

Wütend nicht nur über die Heizungspläne: Wirtschaftsverbände haben sich über die mangelnde Zusammenarbeit mit der Regierung beschwert, denn sie werden zu spät eingebunden. Sie kritisieren, dass die Ampel sich "damit von demokratischen Prozessen entfernt".

20 Wirtschaftsverbände haben sich in einem Brief über die Zusammenarbeit mit der Regierung beschwert. Bei Gesetzesvorhaben werde die Wirtschaft zu wenig und zu spät eingebunden.

Dieses Vorgehen sei "undemokratisch und auch verfassungsrechtlich bedenklich", schimpfen unter anderem das Deutsche Baugewerbe und der Außenhandelsverband BGA in dem Brief, der "Bild" und der "Pioneer"-Redaktion vorliegt. Sie kritisieren das "aufs Schärfste, weil sich die Bundesregierung damit von demokratischen Prozessen entfernt". Die Meinung der Bürger und Firmen - also der sogenannten Zivilgesellschaft - werde "nicht hinreichend berücksichtigt".

Unterzeichnet ist das Schreiben unter anderem vom Markenverband, Bäckerhandwerk, dem Arbeitgeberverband Gesamtmetall, vom Handelsverband HDE, den Familienunternehmern, vom Außenhandelsverband BGA, dem Deutschen Baugewerbe, dem Eigentümerverband Haus & Grund sowie dem Bundesverband der Freien Berufe.

Neue Gesetze sollen einfacher formuliert werden

Normalerweise werden Gesetzentwürfe mit Interessengruppen und Wirtschaftsverbänden vorab besprochen. Experten in den Verbänden schauen sich die Gesetze an und bewerten sie, dafür benötigen die Experten ausreichend Zeit. Und diese bekommen sie nach Ansicht der Wirtschaft immer weniger. Teilweise verbleiben ihnen nicht mehr als 24 Stunden, heißt es in dem Brief. Konkret verlangen die Verbände von der Regierung nun eine vierwöchige Frist, um Gesetzentwürfe prüfen zu können. Außerdem fordern sie, den Erfolg von Gesetzen stärker zu überprüfen und neue Gesetze einfacher zu formulieren. Ein spezielles Gremium, ein sogenannter Normenkontrollrat, soll künftig zudem die Qualität von Gesetzen bewerten.

Zuletzt hatte Wirtschaftsminister Robert Habeck (Grüne) für Kritik bei Bürgern und in Teilen der Wirtschaft gesorgt, als seine Pläne zum Verbot von neuen Öl- und Gasheizungen ab 2024 bekannt

wurden. Im Koalitionsvertrag war vereinbart, dass alle neu verbauten Heizungsanlagen ab 2025 ihre Heizwärme zu mindestens 65 Prozent aus erneuerbaren Energiequellen erzeugen müssen. Dies ist Experten zufolge mit Öl- und Gasanlagen nicht machbar. Der Referentenentwurf sorgte für koalitionsinterne Kritik. Der FDP ging das Vorhaben zu weit. Die Handwerkskammer Halle sagte, das Vorhaben sei nicht umsetzbar. Der Bundesverband Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen erklärte, Klimaschutz dürfe nicht mit der Brechstange umgesetzt werden und nicht mit Vorhaben, die zu sozialen Verwerfungen führten.

"Kick-off" ist der tägliche Nachrichtenpodcast von WELT. Das wichtigste Thema analysiert von WELT-Redakteuren und die Termine des Tages. Abonnieren Sie den Podcast unter anderem bei Spotify, Apple Podcasts, Amazon Music, Google Podcasts oder direkt per RSS-Feed.

Abbildung: 24.03.2023, Dänemark, Kopenhagen: Robert Habeck (Bündnis 90/Die Grünen), Bundesminister für Wirtschaft äußert sich bei einer Pressekonferenz nach seinem Gespräch mit dem dänischen Minister für Klima, Energie und Versorgung, Aagaard, im Klimaministerium. Wirtschafts- und Klimaschutzminister Habeck ist zu einem zweitägigen Antrittsbesuch bei der seit Mitte Dezember 2022 neu im Amt befindlichen dänischen Regierung in Kopenhagen. Foto: Bernd von Jutrczenka/dpa +++ dpa-Bildfunk +++

Abbildung: Wirtschaftsminister Robert Habeck ist unzufrieden mit dem Zustand der Ampel-Koalition. Unter anderem kritisiert er, dass ein Gesetzentwurf zum Heizungsaustausch in einem frühen Stadium an die Presse durchgestochen worden sei.

Abbildung: Nachdem Bundeswirtschaftsminister Habeck die Weitergabe eines Gesetzentwurfs zum Heizungsaustausch an die Presse kritisiert und gegen die Koalitionspartner ausgeteilt hatte, konterten die FDP und SPD. Nun sagte Habeck, er wisse nicht, wer den Entwurf weitergegeben habe, die Quellen von Journalisten seien ein Geheimnis.

Wörter: 530

Urheberinformation: (c) Axel Springer SE

Seite: online
 Mediengattung: Online News

Visits (VpD): 3.483¹

¹ von PMG gewichtet 12-2022

Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung: Reaktionen der Logistikbranche

Am Dienstag, 29. März, veröffentlichte die Bundesregierung das "Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung". Punkte, die den Logistiksektor betreffen: Höhere Lkw-Maut-Sätze auf mehr Nutzfahrzeug-Typen. Die Branche reagiert unterschiedlich.

Seit Dienstagabend, 29. März, steht fest, die Lkw-Maut wird sich zum 1. Januar 2024 erhöhen. Zur angekündigten Maut-Reform der Ampel-Koalition gehört unter anderem die Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen (bislang 7,5 Tonnen) und eine stärkere Bepreisung des CO₂-Ausstoßes - laut des Beschlusspapier soll der Aufschlag bei 200 Euro pro Tonne CO₂ liegen. Dieses Geld soll dann unter anderem für die Sanierung des Bahnnetzes ausgegeben werden, das bis 2027 45 Milliarden Euro kosten soll. Akteure aus der Güterverkehrs-Branche reagieren: Bundesverkehrsminister Volker Wissing sieht durch die Beschlüsse der Koalitionsspitzen große Fortschritte für den Verkehrsbereich in Deutschland. Es seien "Fesseln gelöst" worden, sagte der FDP-Politiker am Mittwoch, 29. März, in Berlin.

Der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) begrüßt die Einigung des Koalitionsausschusses ebenfalls: Insbesondere die Beschlüsse zur Digitalisierung und Modernisierung der Schiene seien ein starkes Signal für den Wirtschaftsstandort Deutschland: "Mit der Digitalisierung und Automatisierung der Infrastruktur und Fahrzeuge erhöhen wir die Kapazität des Netzes und steigern die Qualität des Betriebs", sagte VDB-Präsident Andre Rodenbeck.

Auch der Branchenverband VDV begrüßt die Ergebnisse: "Das ist ein

wichtiger Schritt für die Schieneninfrastruktur, für die Eisenbahn in Deutschland und damit auch für mehr klimafreundlichen Verkehr: erhöhte Investitionen ins Netz, Ausbau von Terminals im Kombinierten Verkehr und Beschleunigungen bei der Planung sind zentrale Ergebnisse, die das Gesamtsystem in den kommenden Jahren deutlich voranbringen werden", so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff.

Die Grünen-Vorsitzende Ricarda Lang hatte sich zufrieden mit den Ergebnissen des Ampel-Koalitionsausschusses gezeigt - sieht aber Bedarf für weitere Verhandlungen. "Das, was wir beschlossen haben, das reicht noch nicht. Deshalb werden wir auch dranbleiben. Aber wir haben Fortschritte mit drin", sagte sie im Deutschlandfunk.

Als insgesamt ausgewogen bewertet der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik vorgestellten Ergebnisse des Koalitionsausschusses: Die Absicht der Bundesregierung, die Infrastrukturfinanzierung, die Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung sowie die Transformation hin zum klimaneutralen Güterverkehr "jetzt endlich im verkehrsträgerübergreifenden Kontext anzugehen", führe in die richtige Richtung. "Sowohl Straßen als auch Schienenwege sind überlastet und notleidend. Um den Wirtschaftsstandort Deutschland zu stabilisieren, müssen sämtliche Verkehrswege bedarfsgerecht geplant werden", so DSLV-Präsident Axel Plaß. Von einer auskömmlichen Finanzierung und Verfahrensbeschleunigung müssten alle Verkehrsträger profitieren, damit sie übergreifend zusammenarbeiten und den Blutkreislauf der Wirtschaft erhalten könnten. Verkehrsträgerbezogenes Silodenken ohne Konnektivität der Systeme führe in eine

Sackgasse. "Was im Koalitionskompromiss leider fehlt, sind Aussagen zur Stärkung der Wasserstraßen," meint Plaß.

Es gibt auch negative Stimmen

Als "politisches Harakiri" bezeichnet BGL-Vorstandssprecher Dirk Engelhardt das "Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung": "Ohne am Markt verfügbare Alternativen zum Diesel-Lkw und ohne Ladeinfrastruktur fehlt jedwede Lenkungswirkung zugunsten des Klimaschutzes. Wenn diese Milliarden Mehreinnahmen dann auch noch hauptsächlich in die Schiene fließen sollen, obwohl Lkw-Fahrer jeden Abend verzweifelt freie Stellplätze suchen, fragt man sich, ob Teile der Koalition überhaupt verstanden haben, wer Deutschland bewegt. Die jüngste Verkehrsprognose von Verkehrsminister Wissing wird offenbar einfach ignoriert."

Der Verein Bürgerbahn sieht eine Generalsanierung der Bahn ebenfalls nicht als Lösung der Probleme. "Das Konzept einer Generalsanierung führt dazu, dass das Klimaziel der Bundesregierung im Bereich Schiene verunmöglicht wird", heißt es im Alternativen Geschäftsbericht, den der Verein vorgelegte.

Der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen bezeichnet die Ergebnisse als "Rückkehr zur staatspolitischen Vernunft". Präsident Dirk Jandura kommentierte die Pläne der Politiker: "Unser Autobahnnetz beschleunigt wieder in Stand zu setzen und auszubauen, ist eine längst überfällige Entscheidung. Alles andere, auch das bisherige Zögern und Streiten über diese Entscheidung, gefährdet den Wirtschaftsstandort Deutschland, seine Arbeitsplätze und unseren Wohlstand"

Autor: Jan W. Schäfer
Seite: Online 23.03.2023 23:05 Uhr
Ressort: Geld

Mediengattung: Online News
Visits (VpD): 15,90 (in Mio.)¹
Unique Users (UUpD): 1,70 (in Mio.)²

Rubrik: Geld
Weblink: <https://www.bild.de/geld/wirtschaft/wirtschaft/zunehmend-undemokratisch-wirtschafts-aufstand-gegen-die-regierung-83312340.bild.html>

¹ von PMG gewichtet 12-2022

² gerundet agof ddf Ø-Tag 2022-10 vom 12.12.2022, Gesamtbevölkerung 16+

"Zunehmend undemokratisch"

Wirtschafts-Aufstand gegen die Ampel

Frust-Explosion in der Wirtschaft!

In einem Brief an die Bundesminister (liegt BILD vor) beschwerten sich 20 Verbände über die Zusammenarbeit mit der Regierung. Ein Vorwurf: Die Wirtschaft wird bei der Vorbereitung von Gesetzen zu wenig und zu spät eingebunden.

Dieses Vorgehen sei "undemokratisch und auch verfassungsrechtlich bedenklich", schimpfen die Verbände. Sie kritisieren das "aufs Schärfste, weil sich die Bundesregierung damit von demokratischen Prozessen entfernt".

Und: die Meinung der Bürger und Firmen - also der sogenannten Zivilgesellschaft - werde "nicht hinreichend berücksichtigt".

Unterzeichnet ist das Schreiben u. a. vom Außenhandelsverband BGA, vom

Bäckerhandwerk, dem Arbeitgeberverband Gesamtmetall, vom Handelsverband HDE, den Familienunternehmern, dem Deutschen Baugewerbe, dem Eigentümerverband Haus & Grund sowie dem Bundesverband der Freien Berufe.

Knallhart-Attacke auf die Ampel-Regierung und ihre Minister! Was steckt dahinter?

Normalerweise werden Gesetzentwürfe mit Interessengruppen und Wirtschaftsverbänden vorab besprochen. Experten in den Verbänden schauen sich die Gesetze an und bewerten sie. Das soll der Regierung helfen, gute Gesetze zu machen - und keinen Murks.

Die Wirtschaft fühlt sich von Wirtschaftsminister Robert Habeck (53, Grüne) und seinen Ministerkollegen

aber nun massiv ausgebremst!

Für ihre Bewertungen benötigen die Experten ausreichend Zeit. Und die bekommen sie nach Ansicht der Wirtschaft immer weniger. Oft sind es nur wenige Stunden.

Konkret verlangen die Verbände von der Regierung nun eine 4-Wochen-Frist, um Gesetzentwürfe prüfen zu können. Es brauche eine "ausreichende Vorlaufzeit".

Außerdem fordern sie, den Erfolg von Gesetzen stärker zu überprüfen und neue Gesetze einfacher zu formulieren. Und: Ein spezielles Gremium (Normenkontrollrat) soll künftig die Qualität von Gesetzen bewerten.

Abbildung: Wirtschaftsminister Robert Habeck (53, Grüne)

Wörter: 252

Urheberinformation: (c) Axel Springer SE

Autor: Thomas Köhler

Mediengattung: Online News

Weblink: <https://www.l-iz.de/wirtschaft/metropolregion/2023/03/kommentar-fdp-minister-efuels-autobahnen-uberhaupt-technologieoffenheit-520358>

Metropolregion

Kommentar: Die FDP-Minister, eFuels, Autobahnen und überhaupt Technologieoffenheit

Volker Wissing, der Bundesverkehrsminister, und Christian Lindner, der Bundesfinanzminister, sind absolute Fans von Wasserstoff eFuels für PKW und LKW und würden das sogenannte Verbrennerverbot, welches ja nicht wirklich eines ist, in der EU dafür scheitern lassen. Volker Wissing nimmt überdies das Programm für den Ausbau der Schiene in Geiselhaft, sollte er seine 10-spurigen Autobahnen, vorgeblich für die Erhöhung der Kapazitäten des Güterverkehrs per Straße, nicht bekommen. Wie geht man am besten damit um?

Lasst der FDP doch die eFuels!

In Kürze kann gesagt werden, die Forschung an eFuels und Wasserstoff geht ja sowieso weiter. Allerdings geht sie nicht vordringlich in Richtung Einsatz in Motoren von PKW und LKW. So stellte z. B. das Fraunhofer-Institut Dresden einen Wasserstoff-Feststoff-Speicher, die [Powerpaste](#), auf der [SPIN2030](#) vor. Nach Einsatzmöglichkeiten befragt, wurde über Notstromaggregate und ähnliches gesprochen – von PKW mit Brennstoffzelle keine Rede. Wasserstoff wird wohl eher keine Rolle bei der individuellen Mobilität spielen. Wie das bei eFuels aussieht, kann heute eher spekulativ beurteilt werden. Eines ist sicher, sie werden teuer und sind im Wirkungsgrad, gegenüber der direkten Nutzung von Elektrizität, ineffizienter. Bei einem Verbrauch von ca. 27 kWh Strom für einen Liter Diesel, stelle man sich die Menge von Strom aus erneuerbaren Energien vor, die für die Produktion benötigt werden, wenn Verbrenner weiter eine Rolle spielen sollen. Lassen wir also den Markt entscheiden, wie die FDP das sonst gern will. Ganz einfach: Keine Subventionen für

Wasserstoff und eFuels, die für PKW und LKW genutzt werden. Ohne Subventionen stirbt der Verbrenner, spätestens ab 2035, einen stillen Tod.

Autobahnbau vs. Schiene

Etwas ausführlicher muss es betrachtet werden, wenn Volker Wissing argumentiert, dass Autobahnen für den Güterverkehr ausgebaut, teilweise sogar auf 5 Richtungsfahrspuren erweitert werden müssten. [Er begründet das](#) so: „Über die deutschen Autobahnen seien im vergangenen Jahr 3,7 Milliarden Tonnen Güter transportiert worden, zehnmal so viel wie über die Schiene“. Dieses Jahr würden es noch einmal 50 Millionen Tonnen mehr sein. „Das kann die Schiene nicht allein aufnehmen.“

Der erste Fehler steckt im Detail der Aussage. „Dieses Jahr“ können maximal irgendwelche Beschlüsse gefasst, aber keine Autobahnen projektiert und gebaut werden. Das ist aber nicht alles. Als Verkehrsminister müsste Volker Wissing wissen, dass die Autobahnen und der LKW-Gütertransport zwar gern als [„rollendes Warenlager“](#) bezeichnet werden. Eine oder zwei zusätzliche Fahrspuren sind aber nicht vergleichbar mit der Erweiterung eines „richtigen“ Warenlagers durch Anbauten und mehr Regalfläche.

In der Realität bringen zusätzliche Fahrspuren für den LKW-Verkehr nur marginale Effekte. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h würde sich, wenn man das mit der „Erweiterung der Kapazität“ ernst nimmt, folgendes Bild ergeben. Auf der rechten Fahrspur fahren LKW mit 75 – 80 km/h, die auf der zweiten Spur von LKW mit 80 – 85 km/h oder noch etwas mehr überholt werden. Die Geschwindigkeitsdifferenz

resultiert aus Ungenauigkeiten bei der Eichung der Geschwindigkeitsbegrenzer, teilweise auch durch unterschiedliches Ladegewicht.

Ergo wird der Ausbau, wenn man oben genanntes Ziel voraussetzt, zwei durch LKW belegte Fahrspuren zur Folge haben, auf welchen diese mit geringen Geschwindigkeitsdifferenzen fahren. Wenn man meint, dass eine oder zwei Spuren mehr Platz für mehr Fahrzeuge zur Folge haben, erscheint das logisch. Viel Spaß dann all den PKW auf den verbleibenden Spuren, beim Einordnen nach rechts vor einer Ausfahrt.

Fazit: Für eFuels & Co. können wir den Markt entscheiden lassen. Die Hauptsache ist, dass es keine staatlichen Subventionen für den Einsatz in PKW und LKW gibt.

Der Ausbau der Autobahnen wird, zumindest mit der Begründung Güterverkehr, vom Verkehrsminister überschätzt.

Das zeigt sich auch daran, dass der Ausbau des Schienengütertransports auch vom Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA), der bisher eher als LKW-zentriert auffiel, gefordert wird. Die schlechte Schieneninfrastruktur, nicht etwa die vorhandenen Mängel in der Straßeninfrastruktur, [bezeichnet der BGA](#) sogar als Wettbewerbsnachteil.

Last not least, [beklagt der BGA](#) die Arbeitskräftesituation, konkret das Fehlen von 60.000 – 80.000 Berufskraftfahrern. Durch die mit dem Altersdurchschnitt der heutigen Beschäftigten begründete Prognose der Anzahl der in den nächsten Jahren aus dem Beruf ausscheidenden Fachkräfte wird sich die Situation vermutlich weiter verschärfen. Das heißt, es fehlen genau die Fachkräfte, die auf der zusätzlichen Auto-

bahnspur die zusätzlichen Waren transportieren sollen. Selbst einem Juristen und einem Politikwissenschaftler sollte langsam klar werden, dass diese plakativen Forderungen

zwar vielleicht bei einem Wählerkontakt ankommen, die Probleme aber nicht lösen.

Der Beitrag entstand im Rahmen der [Workshopreihe „Bürgerjournalismus als](#)

[Sächsische Beteiligungsoption](#)“ – gefördert durch die FRL Bürgerbeteiligung des Freistaates Sachsen.

Abbildung:

Güterzug bei Leipzig unterwegs. Foto: Marko Hofmann

Wörter:

718

Seite: Online 10.03.2023 10:34 Uhr
Ressort: Berlin
Rubrik: Berlin

Mediengattung: Online News
Visits (VpD): 0,533 (in Mio.)¹
Unique Users (UUpD): 0,078 (in Mio.)²

Weblink: <https://www.bz-berlin.de/berlin/schienennetz-ausbau-fuer-guetertransporte-von-grosshandel-gefordert>

¹ von PMG gewichtet 12-2022

² gerundet agof ddf Ø-Tag 2022-10 vom 12.12.2022, Gesamtbevölkerung 16+

Schienennetz-Ausbau für Gütertransporte von Großhandel gefordert

Der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA) fordert eine schnelle Modernisierung des Schienennetzes für den Güterverkehr. "Das deutsche Schienennetz wurde über Jahre kaputt-gespart und hat keine Kapazitäten für das steigende Transportaufkommen von Gütern", sagte BGA-Präsident Dirk Jandura. Aktuell sei es

für Groß- und Außenhändler nicht mehr möglich, mehr Güter auf der Schiene zu transportieren. Die Schiene müsse dringend ausgebaut werden. Dazu zähle auch, dass Bahnsysteme europaweit aufeinander abgestimmt und vereinheitlicht werden. Laut BGA werden 20 Prozent der Emissionen in Deutschland aktuell durch den Verkehrssektor verur-

sacht. Die Bundesregierung will bis 2045 klimaneutral werden. Dazu könne die Schiene einen wesentlichen Anteil beitragen. Zurzeit liege das Güterverkehrsaufkommen der Bahn bei 358 Millionen Tonnen und habe damit einen Anteil von 12 Prozent am gesamten Güterverkehr.

Wörter: 120
Urheberinformation: (c) Axel Springer SE

Seite: online
 Mediengattung: Online News

Visits (VpD): 3.483¹

¹ von PMG gewichtet 12-2022

BGA und BWVL fordern Planungssicherheit für Lang-Lkw

In einem gemeinsamen Schreiben an Bundeskanzler Olaf Scholz fordern der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen und der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik Planungssicherheit für den Einsatz von Lang-Lkw. Seit Monaten verweigert das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz seine Zustimmung zur Fortschreibung des Positivnetzes.

Der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA) und der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) haben sich mit einem Schreiben an Bundeskanzler Olaf Scholz gewandt und um Auflösung der Pattsituation zwischen dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) gebeten: Seit Monaten verweigert das BMUV seine Zustimmung zur 11. Änderungsverordnung des BMDV, mit der das Positivnetz für den Einsatz von Lang weiterentwickelt werden soll. Im Brief an Scholz heißt es:

"Unsere Mitgliedsunternehmen aus Handel, Industrie und Logistikdienstleistung fordern eine klare Aussage, ob und wie es weitergehen soll, nachdem das Bundesumweltministerium aufgrund grundsätzlicher Bedenken gegen den Einsatz von Lang-Lkw seine Zustimmung verweigert." Die beiden Hauptgeschäftsführer Antonin Finkelnburg (BGA) und Markus Olligschläger (BWVL) sind sich einig: "Das Verhalten des BMUV grenzt an passiven Widerstand und das, obwohl die CO₂-Einsparungseffekte und der Entlastungseffekt für die Infrastruktur durch dieses Transportkonzeptes seit Jahren unbestritten sind."

Um was geht es bei der Planungssicherung für Lang-Lkw?

Im Jahr 2012 wurde das Konzept des Lang-Lkw nach eingehender wissenschaftlicher Untersuchung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) in ein normiertes Anwendungsverfahren überführt. "Zwei Lang-Lkw ersetzen drei konventionelle Lkw und senken so die CO₂-Emissionen sowie die Belastungen für die Infrastruktur. Verlagerungseffekte zu Lasten der Bahn oder

Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit wurden nicht festgestellt", heißt es weiter. Das Verfahren sieht vor, dass die Länder im Rahmen der Auftragsverwaltung geeignete Relationen unter Berücksichtigung aller Aspekte wie Baustellen, Parkplätze, Brückenbauwerke mitteilen. Nun stellt das BMUV das Konzept in Zweifel, zu Unrecht nach Meinung beider Verbände, denn in einem rechtsstaatlich geordneten Gesetzgebungsverfahren sind allgemeine Bedenken ohne Sachgründe aus ihrer Sicht keine ausreichend Rechtsgrundlage.

Nach Auffassung beider Verbände zeigt das Verhalten wenig Verständnis für die Bedeutung der Logistik als drittgrößter Wirtschaftsbranche und der Bedeutung der Logistikprozesse für die Wirtschaft insgesamt. Die Mitgliedsunternehmen wünschten sich weniger Ideologie in der Regierungspraxis gerade dort, wo die Fortsetzung eines seit langem eingeschlagenen Wegs eine Anwartschaft für verlässliches Planen hinlänglich begründet haben dürfte.

Wörter: 368

Autor: Sarah Lena Grahn
Seite: 0
Mediengattung: Online News

Nummer: 1
Visits (VpD): 2,26 (in Mio.)¹
Unique Users (UUpD): 0,389 (in Mio.)²

Jahrgang: 2023
Weblink: www.zeit.de/wirtschaft/2023-03/exporte-januar-zunahme-statistisches-bundesamt

¹ von PMG gewichtet 12-2022

² gerundet agof ddf Ø-Tag 2022-10 vom 12.12.2022, Gesamtbevölkerung 16+

Exporte

Deutschlands Ausfuhren im Januar um zwei Prozent gestiegen

Wegen steigender Nachfrage aus den USA sind die deutschen Exporteure mit einem Plus ins Jahr gestartet. Auch die Erholung der chinesischen Wirtschaft gab Auftrieb.

Die deutschen Exporteure sind auch wegen der anhaltend starken Nachfrage ihres wichtigsten Kunden USA unerwartet gut ins Jahr gestartet. Im Januar 2023 seien Waren im Gesamtwert von 130,6 Milliarden Euro ins Ausland geliefert worden, teilte das Statistische Bundesamt mit. Das waren den Angaben nach kalender- und saisonbereinigt 2,1 Prozent mehr als im Dezember vergangenen Jahres und 8,6 Prozent mehr als ein Jahr zuvor.

Für Auftrieb sorgte steigende Nachfrage aus dem wichtigsten Einzelmarkt USA. Dorthin verkauften deutsche Hersteller Waren im Wert von 12,7 Milliarden Euro und damit 3,1 Prozent mehr als im Dezember. Zugute kam der deutschen Exportwirtschaft auch die Erholung der chinesischen Wirtschaft nach

dem Ende der dortigen strikten Corona-Maßnahmen. Die Exporte in die Volksrepublik China legten von Dezember auf Januar um 1,4 Prozent auf 7,7 Milliarden Euro zu.

"Zum Jahresauftakt beobachten wir, dass China weiter an Bedeutung verliert und die Exporte in die USA stetig steigen. Erfreulich ist, dass sich die deutsch-britischen Handelsbeziehungen wieder verfestigen", sagte der Präsident des Bundesverbandes Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA), Dirk Jandura.

Viele Kunden zurückhaltend

Das globale Umfeld für die Exportnation Deutschland bleibt herausfordernd: Der Krieg in der Ukraine dauert an, die hohe Inflation hält sich hartnäckig. Viele Kunden seien nach wie vor "ange-

sichts der erheblichen Unsicherheiten mit Neuinvestitionen zurückhaltend", fasste der Chefvolkswirt des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA), Ralph Wiechers, zusammen. Im vergangenen Jahr hatte die deutsche Exportwirtschaft mehr Waren ausgeführt als je zuvor. Exporte im Gesamtwert von 1.564 Milliarden Euro wurden ins Ausland geliefert. Damit wurde der Höchstwert des Jahres 2021 von gut 1.368 Milliarden Euro um 14,3 Prozent übertroffen. Zugleich endete das Jahr für den Außenhandel schwach: Im Dezember gingen die Exporte im Vergleich zum November um 6,3 Prozent zurück, die Importe um 6,1 Prozent.

Abbildung: Gestapelte Schiffscontainer im Hamburger Hafen am 5. Oktober 2022 in Hamburg, Deutschland.
Fotograf: Gregor Fischer
Wörter: 309

Mediengattung: Online News**Nummer:** 6199317799**Visits (VpD):** 2,21 (in Mio.)¹**Unique Users (UUpD):** 0,376 (in Mio.)²**Weblink:** <https://www.faz.net/agenturmeldungen/dpa/exportplus-zu-jahresbeginn-deutsche-ausfuehren-legen-zu-18720032.html?printPagedArticle=true>¹ von PMG gewichtet 12-2022² gerundet agof ddf Ø-Tag 2022-10 vom 12.12.2022, Gesamtbevölkerung 16+

Exportplus zu Jahresbeginn: Deutsche Ausfuhren legen zu

Exportplus zu Jahresbeginn: Deutsche Ausfuhren legen zu D utschlands Exporteure sind mit einem Plus ins neue Jahr gestartet.

Im Januar 2023 wurden Waren «Made in Germany» im Gesamtwert von 130,6 Milliarden Euro ins Ausland geliefert, wie das Statistische Bundesamt errechnet hat. Das waren nach Angaben der Wiesbadener Behörde vom Freitag kalender- und saisonbereinigt 2,1 Prozent mehr als im Dezember vergangenen Jahres und 8,6 Prozent mehr als ein Jahr zuvor.

Für Auftrieb sorgte steigende Nachfrage aus dem wichtigsten Einzelmarkt USA. Dorthin verkauften deutsche Hersteller Waren im Wert von 12,7 Milliarden Euro und damit 3,1 Prozent mehr als im Dezember. Zugute kam der deutschen Exportwirtschaft auch die Erholung der chinesischen Wirtschaft nach dem Ende der dortigen strikten Corona-Maßnahmen. Die Exporte in die Volksrepublik China legten von Dezember auf Januar um 1,4 Prozent auf 7,7 Milliarden Euro zu.

«Zum Jahresauftakt beobachten wir, dass China weiter an Bedeutung verliert und die Exporte in die USA stetig steigen. Erfreulich ist, dass sich die

deutsch-britischen Handelsbeziehungen wieder verfestigen», resümierte der Präsident des Bundesverbandes Großhandel, Außenhandel Dienstleistungen (BGA), Dirk Jandura.

Das globale Umfeld für die Exportnation Deutschland bleibt herausfordernd: Der Krieg in der Ukraine dauert an, die hohe Inflation hält sich hartnäckig. Viele Kunden seien nach wie vor «angesichts der erheblichen Unsicherheiten mit Neuinvestitionen zurückhaltend», fasste der Chefvolkswirt des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA), Ralph Wiechers, zusammen. Stimmung hat sich verschlechtert

Die Folge: Deutschlands Maschinen- und Anlagenbauer mussten zu Jahresbeginn ein zweistelliges Minus beim Auftragseingang verbuchen. Bereinigt um Preissteigerungen (real) blieben die Neubestellungen im Januar 2023 um 18 Prozent unter dem Niveau des Vorjahresmonats. Der kräftige Rückgang erklärt sich nach VDMA-Angaben zum Teil allerdings auch damit, dass der Januar 2022 besonders gut gelaufen war.

Insgesamt hat sich die Stimmung unter Deutschlands Exporteuren zuletzt in Summe leicht verschlechtert, wie das Ifo-Institut anhand seiner monatlichen Umfrage unter gut 2300 Industrieunternehmen feststellte. In der Chemischen Industrie zum Beispiel sei «wieder Ernüchterung eingeleitet», schrieb das Ifo-Institut zu seiner Februar-Umfrage: «Nach einem hoffnungsvollen Start ins neue Jahr gehen die Unternehmen nun von einem konstanten Exportgeschäft aus.» Gleiches gelte für Hersteller von Nahrungsmitteln und Getränken. Von steigenden Exporten geht demnach die Autobranche aus.

Die Importe nach Deutschland lagen im Januar nach Angaben des Bundesamtes mit 113,9 Milliarden Euro um 3,4 Prozent unter dem Dezember-Wert, aber um 5,2 Prozent über dem Niveau des Vorjahresmonats. Die Außenhandelsbilanz schloss im Januar 2023 mit einem Überschuss von 16,7 Milliarden Euro ab.

Wörter:

409

Seite: 5 bis 5
Mediengattung: Zeitschrift/Magazin

Nummer: 008
Auflage: 5.292 (gedruckt) ¹ 8.430 (verkauft) ¹
8.746 (verbreitet) ¹

Jahrgang: 2023
¹ IVW 4/2022

Lang-Lkw sind „low hanging fruits“

Verbände mahnen Fortschritte an

Straßengüterverkehr Neuen Schwung in Sachen Lang-Lkw bringen wollen mehrere Verbände aus Industrie, Handel sowie Transport und Logistik. In einem Positionspapier, das der DVZ im Entwurf vorliegt und am Mittwoch dieser Woche veröffentlicht werden soll, fordern sie die Bundesregierung auf, die 11. Änderungsverordnung zur Erweiterung des Positivnetzes für den Einsatz von Lang-Lkw zu beschließen und das in Vorbereitung befindliche Verfahren zur 12. Änderungsverordnung einzuleiten. Bereits seit Mitte 2021 liege der entscheidungsreife Entwurf der 11. Änderungsverordnung vor, mit der das Positivnetz für diese Fahrzeuge ergänzt

werden soll, stellen die Verbände fest. Jedoch behinderten seitdem Ressortdifferenzen mit dem Bundesumweltministerium das gesetzliche Verfahren, beklagen sie.

Zudem verlangen die Verbände in dem Positionspapier, den Ende 2023 auslaufenden Probetrieb der verlängerten Sattelaufleger über den 1. Januar 2024 hinaus zeitlich auszuweiten sowie sich auf EU-Ebene für die Möglichkeit eines internationalen Regelbetriebs dieser Lkw einzusetzen.

Grundsätzlich unterstützen die Unterzeichner die politischen CO₂-Minderungsziele sowie die Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Angesichts der

dringenden Notwendigkeit, die CO₂-Emissionen im Straßengüterverkehr zu senken, sollten aber „low hanging fruits“ unverzüglich geerntet und bestehende Effizienzpotenziale sämtlicher Verkehrsträger gehoben werden. Der Einsatz von Lang-Lkw auf weiteren Strecken könne einen erheblichen Beitrag zur CO₂-Reduzierung leisten. Das Positionspapier haben BGL, BWVL und DSLV, der Automobilverband VDA, die Handelsverbände BGA und HDE sowie der KEP-Verband BIEK unterschrieben . (la)

Wörter: 214

Autor: Jacqueline Westermann
Seite: 11
Ressort: WIRTSCHAFT

Jahrgang: 79
Nummer: 22
Auflage: 28.688 (gedruckt)¹ 30.298 (verkauft)¹
31.282 (verbreitet)¹
Reichweite: 0,080 (in Mio.)²

Ausgabe: Hauptausgabe
Mediengattung: Tageszeitung

¹ von PMG gewichtet 01/2023

² von PMG gewichtet 7/2022

Großhandel fordert Senkung

Abgaben Im europäischen Vergleich ist die Steuerlast in Deutschland hoch. Die Branche verlangt eine Anpassung.

Berlin. Die düsteren Prognosen für die deutsche Wirtschaft sind abgeschwächt. Und doch bleibt Verunsicherung bei den Unternehmen. Der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA) fordert deswegen einen „wirtschaftlichen Neustart“, „weg von der Dauer alimentierung und zurück zur sozialen Marktwirtschaft“, sagte BGA-Präsident Dirk Jandura. „Mehr Mut“, forderte er, Verfahren müssten vereinfacht, auf Bürokratie verzichtet werden. Es fehle derzeit in der Politik an „Tempo und Entschlossenheit“. Rund 70 Prozent der Mitglieder des BGA sprechen sich nach einer internen Umfrage für einfachere und beschleunigte Verfahren aus, 42 Prozent zudem für modernere Rahmenbedingungen. Unter anderem schlug Jandura vor, die

Unternehmenssteuern zu senken. Das verschaffe kleinen und mittleren Unternehmen Geld für Investitionen nach den vergangenen Krisenjahren. „Ein Steuer senkungs programm wäre ein Wirtschaftswachstumsprogramm“, so Jandura. Gleichzeitig betonte er, es gehe darum, die Wettbewerbsfähigkeit wiederherzustellen und die Steuern auf EU-Durchschnittsniveau zu senken.

In Deutschland war die Unternehmensbesteuerung (definiert als tarifliche Besteuerung des Gewinns von Kapitalgesellschaften) 2021 laut Bundesfinanzministerium mit am höchsten im internationalen Vergleich. Rund 30 Prozent betrug der Steuersatz hierzulande, in Bulgarien, Ungarn, Irland oder Zypern zwischen 10 und 12,5 Prozent. Eine Studie im Auftrag der Grünen aus dem Jahr

2019 befand zudem, dass der durchschnittliche gesetzliche Unternehmenssteuersatz in der EU 23 Prozent betrage, der tatsächlich entrichtete Satz aber lediglich 15 Prozent.

Allerdings zahlten laut Studie auch deutsche Unternehmen tatsächlich im Schnitt 10 Prozent weniger als den gesetzlichen Satz von knapp 30 Prozent. Gerade große Unternehmen könnten einfacher Steuern drücken, etwa durch Gewinnverlagerung ins Ausland. Dem will die EU nun unter anderem mit der Richtlinie für eine globale Mindeststeuer von 15 Prozent für große Konzerne entgegenwirken.

Jacqueline Westermann

Abbildung: Auch der Großhandel ist von der Energiekrise betroffen.Foto: Daniel Bockwoldt/dpa
Wörter: 274
Urheberinformation: © Neue Pressegesellschaft mbH & Co. KG

Autor: Martina Scheffle
Seite: 1 bis 1
Ressort: Titelseite
Ausgabe: Hauptausgabe

Mediengattung: Tageszeitung
Auflage: 44.668 (gedruckt)¹ 35.163 (verkauft)¹
37.814 (verbreitet)¹
Reichweite: 0,111 (in Mio.)²

¹ IVW 4/2022

² AGMA ma 2022 Tageszeitungen

„Brauchen wirtschaftlichen Neustart“

Der Staat solle eine weniger starke Rolle in der Krise spielen, fordert der Großhandel

Der deutsche Groß- und Außenhandel geht nach Einschätzung des Bundesverbands-Präsidenten Dirk Jandura verunsichert, aber mit leicht verbesserter Stimmung in das neue Jahr.

Dennoch sehen sich laut einer Umfrage vier Prozent der befragten Unternehmen durch rasant gestiegene Energie- und Stromkosten existenziell bedroht, wie Jandura sagte.

Der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA) vertritt eine Branche mit 143 000 Unternehmen, zu deren Kunden etwa Industrie und Handwerk gehören. Drei Prozent der Befragten gaben eine Vervielfachung der Kosten an. Nominal verzeichnete der Groß- und Außenhandel

2022 mit 1,74 Billionen Euro ein Umsatz-Wachstum von 16 Prozent gegenüber 2021, real wurden aber nur 0,8 Prozent mehr Güter und Dienstleistung erbracht. Gerade kleinere und mittlere Unternehmen hätten massiv an Liquidität verloren – Geld, das für Investitionen fehle, sagte Jandura.

Die Forderungen des Verbands an die Politik sind vielfältig: „Wir brauchen so bald wie möglich einen wirtschaftlichen Neustart.“ Die Lösung der gegenwärtigen Krise liege nicht „in einer permanenten Ausweitung der Rolle des Staates“, sondern man müsse weg von einer „Daueralimentierung“ kommen, zu der Jandura etwa eine unbefristete Kurzarbeitergeldregelung zählt. „Wir müssen

unbedingt zurück zur Sozialen Marktwirtschaft.“ So sprach sich der BGA-Präsident für ein Steuersenkungsprogramm zur Ankurbelung der Wirtschaft aus. Auch ein Weiterbetrieb der deutschen Atomkraftwerke über den April hinaus wäre eine „sehr sinnvolle Maßnahme“.

68 Prozent der befragten Unternehmen wünschten sich zudem eine Vereinfachung und Beschleunigung von Verwaltungs-, Planungs- und Genehmigungsverfahren zur Erleichterung von Investitionen. Es müsse nicht jedes Detail gesetzlich geregelt werden, sagte Jandura. „Wir müssen wieder risikobereiter werden.“ Martina Scheffler

Abbildung: Auch der Landhandel – hier ein Acker im Erdinger Moos – gehört zum Großhandel. Viele Firmen sind von der Krise stark betroffen. imago
Fotograf: A. Hartl via www.imago-images.de
Wörter: 282
Urheberinformation: Alle Rechte vorbehalten - Abendzeitung München Verlags-GmbH

Autor: , Reuters
Seite: online
Ressort: Politik / Konjunktur / Nachrichten /

Mediengattung: Online News
Visits (VpD): 0,945 (in Mio.)¹
Unique Users (UUpD): 0,225 (in Mio.)²

Weblink: <https://www.handelsblatt.com/politik/konjunktur/nachrichten/konjunktur-deutsche-exporte-nach-grossbritannien-erstmals-seit-brexit-gewachsen/28916478.html>

¹ von PMG gewichtet 12-2022

² gerundet agof ddf Ø-Tag 2022-10 vom 12.12.2022, Gesamtbevölkerung 16+

Konjunktur

Deutsche Exporte nach Großbritannien erstmals seit Brexit gewachsen

Der Außenhandelsverband ist skeptisch, ob der Aufwärtstrend anhalten kann. Viele Unternehmen beklagen, dass der Brexit nach wie vor für Planungs- und Rechtsunsicherheit sorgt.

Erstveröffentlichung: 2023-01-11 10:56:02 letzte Aktualisierung: 2023-01-11 10:56:03

Die deutschen Exporte nach Großbritannien sind 2022 nach Jahren des auch Brexit-bedingten Niedergangs erstmals wieder gewachsen. Von Januar bis November verkauften die deutschen Unternehmen Waren im Wert von mehr als 68 Milliarden Euro ins Vereinigte Königreich - ein Plus von fast 14 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Damit wurde das Niveau des Gesamtjahres 2021 von 65 Milliarden Euro bereits deutlich übertroffen, obwohl der Dezember-Handel erst in einigen Wochen in der Statistik einfließt. Das geht aus vorläufigen Daten des Statistischen Bundesamtes hervor, die der Nachrichtenagentur Reuters am Mittwoch vorlagen.

Das ist der erste Anstieg nach sechs Jahren schrumpfender Ausfuhren in Folge. Die Negativserie begann mit dem Jahr des Brexit-Referendums 2016, bei dem sich eine knappe Mehrheit der Briten für einen EU-Abschied aussprach, der mittlerweile vollzogen ist.

Der Außenhandelsverband BGA ist dennoch skeptisch, ob die Geschäfte mit

Großbritannien auf Dauer an den jüngsten Aufwärtstrend anknüpfen können. „Das wahre Ausmaß der Brexit-Probleme ist durch die Corona-Krise stark überlagert worden“, sagte BGA-Präsident Dirk Jandura der Nachrichtenagentur Reuters.

Großbritannien sei mittlerweile auf Platz elf der wichtigsten deutschen Handelspartner abgerutscht und befinde sich nunmehr hinter kleineren Ländern wie Österreich und der Schweiz. „Ich fürchte, dass wir noch über Jahre die Auswirkungen dieser Entscheidung des britischen Volkes spüren werden“, sagte Jandura.

Unsicherheit für deutsche Unternehmen Viele Unternehmen beklagen, dass der Brexit nach wie vor für Planungs- und Rechtsunsicherheit sorgt. Insbesondere die mittelständische Wirtschaft sieht sich von den vielen neuen Regelungen belastet.

Die britischen Pläne, auf vielen Gebieten von EU-Regeln und Standards abzuweichen – etwa im Datenschutz, bei Lebensmitteln oder in der Chemie –, erhöhten die Kosten und die Unsicherheit für deutsche Unternehmen im UK-Geschäft.

„Es muss im ureigenen Interesse Groß-

britanniens sein, wieder ein attraktiver Handelspartner Deutschlands und der EU zu werden“, sagte Jandura. „Wir haben aber an der Landesgrenze beim Grenzübertritt viele Probleme, viele Unternehmen sind mit den bürokratischen Anforderungen überfordert.“ Die Politik müsse diese Hindernisse wieder abbauen.

Nach einer Übergangsphase, die bis Ende des Jahres 2020 währte, trat am 1. Januar 2021 ein zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich ausgehandelter Partnerschaftsvertrag vorläufig in Kraft. Mit dem Austritt aus dem EU-Binnenmarkt und der Zollunion ist der Brexit vollzogen.

>> Lesen Sie hier: Großbritannien verfehlt eigene Ziele bei Handelsverträgen nach Brexit

„Der Austritt Großbritanniens aus der EU hat den bilateralen Handel erschwert und führt zunehmend zur Heterogenität der Handelsanforderungen. Zumindest kurzfristig ist hier keine Trendumkehr zu erwarten“, sagte der BGA-Präsident. „Das ist bedauerndwert, aber es war absehbar.“

Mehr: London und Brüssel nähern sich im Nordirland-Streit an

Abbildung: Von Januar bis November verkauften die deutschen Unternehmen Waren im Wert von mehr als 68 Milliarden Euro ins Vereinigte Königreich - ein Plus von fast 14 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Foto: dpa

Abbildung: Großbritannien sei mittlerweile auf Platz elf der wichtigsten deutschen Handelspartner abgerutscht und befinde sich nunmehr hinter kleineren Ländern wie Österreich und der Schweiz. Foto: dpa

Wörter: 499

Urheberinformation: Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH 2023: Alle Rechte vorbehalten. Die Reproduktion oder Modifikation ganz oder teilweise ohne schriftliche Genehmigung der Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH ist untersagt. All rights reserved. Reproduction or modification in whole or in part without express written permission is prohibited.