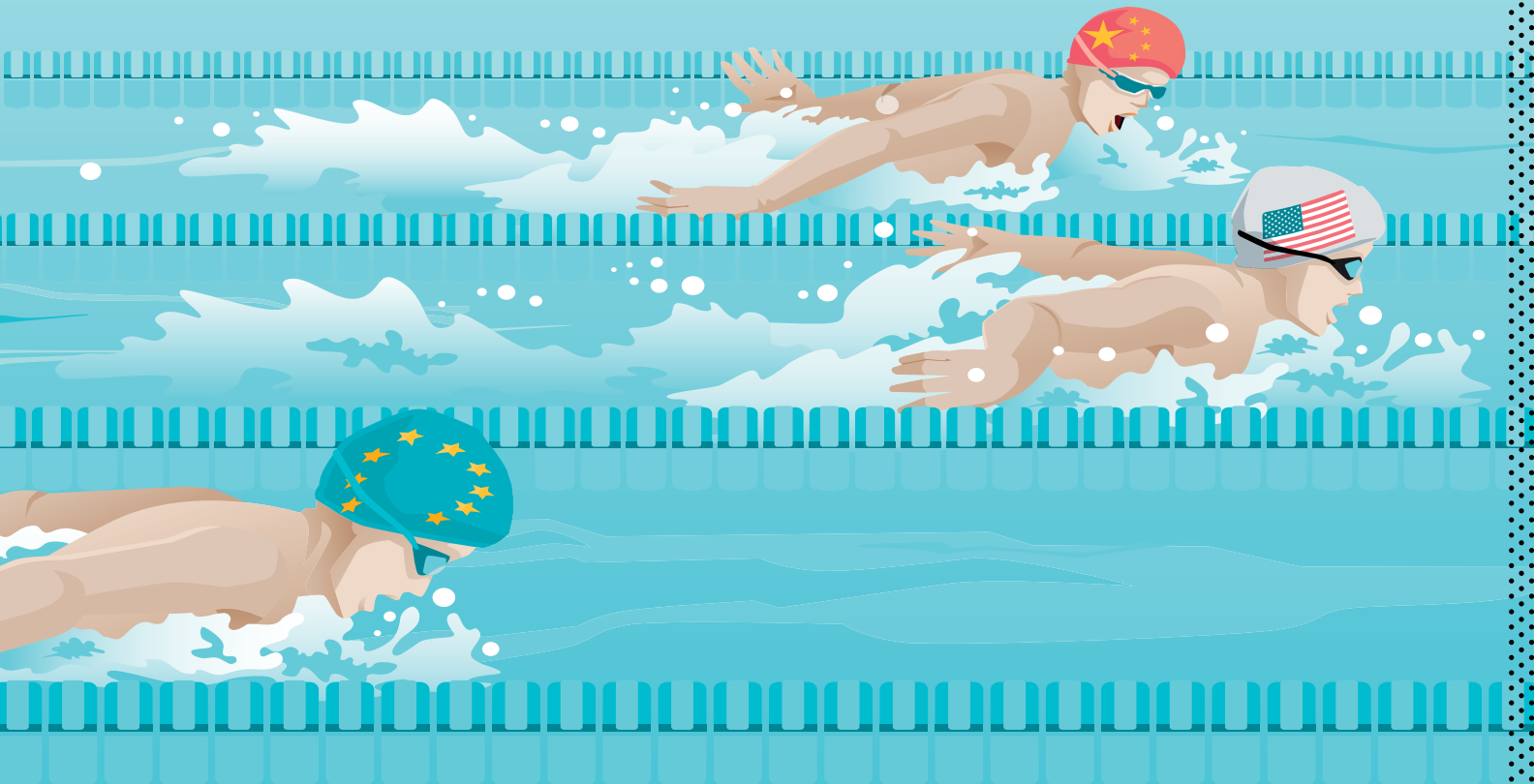


Europa fällt zurück



Wettbewerbsfähigkeit. Im Vergleich mit der internationalen Konkurrenz droht Europa abgehängt zu werden: Gegenüber den USA sinkt die Pro-Kopf-Wirtschaftsleistung kontinuierlich, mittlerweile ist China führend bei Investitionen und der IW-Standortindex zeigt innerhalb der EU ein teils extremes Gefälle bei wichtigen Indikatoren. Doch es gibt Möglichkeiten, den Rückstand auf die Weltspitze zu verringern, sagt Sandra Parthie, Leiterin des Brüsseler IW-Büros. Sie nennt drei Ansatzpunkte, um den europäischen Binnenmarkt zu stärken. —> [Seiten 2-4](#)

Welthandel

Russlands Invasion setzt der Logistikbranche zu: Nicht nur Diesel, Öl und Benzin sind teurer geworden, auch die geänderten Transportrouten verursachen Zusatzkosten.

—> [Seiten 8-9](#)

Ukraine-Krieg

Neben Gas bezieht Deutschland auch noch viele andere Rohstoffe aus Russland. Besonders groß ist die Abhängigkeit bei Nickel, Palladium und Chrom.

—> [Seite 10](#)

Die Unvollendete

Wettbewerbsfähigkeit. Die Position der Europäischen Union als globale Wirtschaftsmacht ist massiv unter Druck – nicht erst seit Kriegsbeginn in der Ukraine und den damit einhergehenden Fragen zu Ressourcenabhängigkeit und Lieferketten. Denn andere Länder haben sich in den vergangenen Jahren deutlich besser entwickelt. Noch kann die EU aber gegensteuern, eine zentrale Rolle spielt dabei der nach wie vor unvollendete Binnenmarkt.

Wie gut oder schlecht eine Volkswirtschaft dasteht und wie interessant sie für internationale Investoren ist, lässt sich an einigen Indikatoren besonders gut ablesen. Dazu gehören die Verlässlichkeit von staatlichen Strukturen, leistungsfähige Infrastrukturen, das verfügbare Wissen – Stichwort Humankapital –, der Zugang zu natürlichen und finanziellen Ressourcen sowie die Kostenstrukturen und die Marktattraktivität.

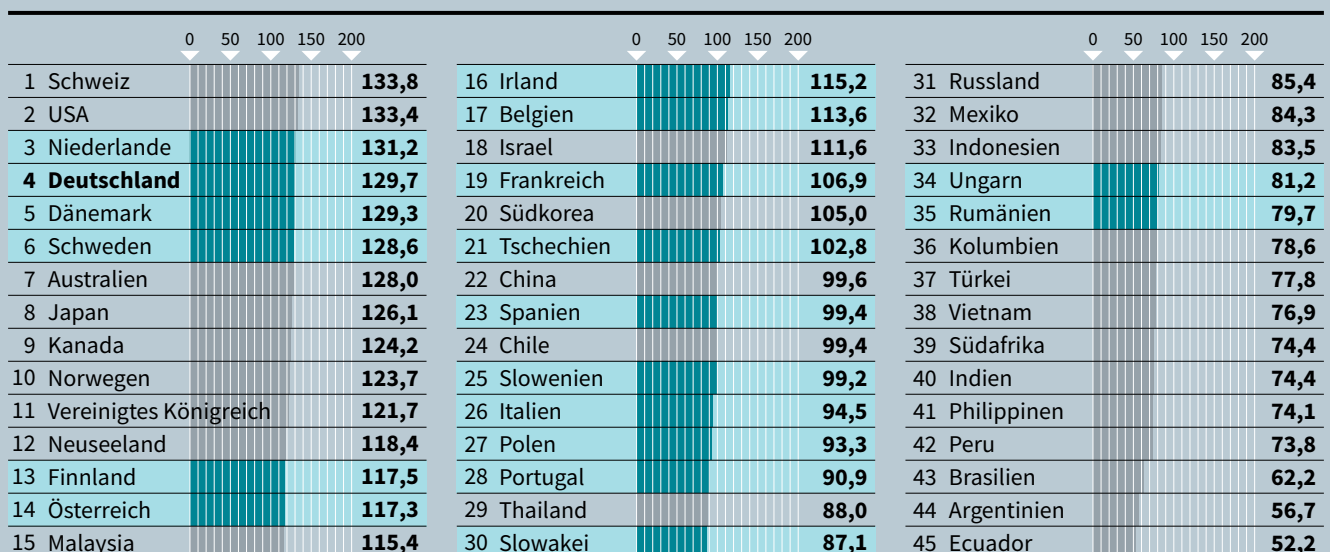
Vergleicht man diese Indikatoren für die Vereinigten Staaten, China und die EU, wird schnell deutlich, dass es mit der Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union nicht zum Besten bestellt ist. Nur wenige Mitgliedsstaaten können eine ähnliche Standortqualität wie die USA aufweisen, in anderen Regionen der EU gibt es große Rückstände. Das lässt sich aus dem IW-Standortindex ablesen, der insgesamt 45 Industrie- und Schwellenländer anhand von

61 Indikatoren bezüglich ihrer industriellen Standortqualität bewertet. Er wird regelmäßig von der IW Consult erstellt, liegt nun mit Daten für das Jahr 2019 vor und nur ein EU-Staat schafft es aufs Siegertreppchen (Grafik):

Nach der Schweiz und den USA erreichen die Niederlande als bestplatziertes Land innerhalb der Europäischen Union mit mehr als 131 Indexpunkten den dritten Rang im IW-Standortindex.

IW-Standortindex: Nur wenige EU-Staaten mischen vorn mit

Gesamtbewertung der industriellen Standortqualität im Jahr 2019 auf einer Skala von 0 bis 200 anhand von 61 Einzelindikatoren für 45 Industrie- und Schwellenländer, darunter 18 EU-Staaten.



Jene 18 EU-Staaten, die der Index abbildet, sind zusammen für immerhin 96 Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP) der EU verantwortlich, wodurch der Index die Union gut abbildet, dabei aber auch ihre Schwächen offenlegt:

- Nur vier EU-Staaten schaffen es im Ranking unter die Top Ten. Neben den Niederlanden sind das Deutschland, Dänemark und Schweden.

- Die vier größten Volkswirtschaften der EU kommen im gemeinsamen Schnitt nur auf 107,6 Indexpunkte. Denn während Deutschland vorn mitmisch, schafft es Frankreich nur knapp über den Mittelwert von 100 Punkten und sowohl Spanien als auch Italien bleiben unterhalb dieser Marke.

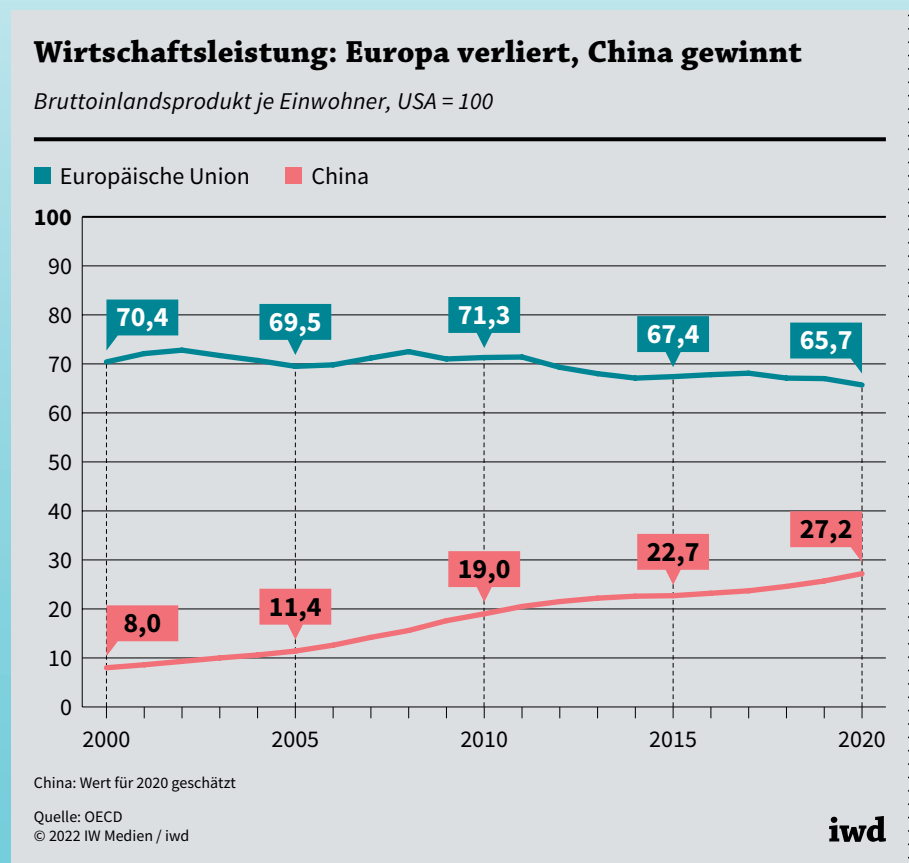
- Der ungewichtete Durchschnitt aller erfassten EU-Staaten liegt mit 106,5 Punkten ebenfalls nur leicht über dem Mittelwert. Kein Wunder: Fast die Hälfte der 18 EU-Mitgliedsstaaten findet sich in der unteren Index-Hälfte.

Doch nicht nur die Gesamtschau macht deutlich, wie groß die Unterschiede innerhalb der Europäischen Union noch immer sind: Im Teilindex zur Infrastruktur beispielsweise kommen die Niederlande auf mehr als 158 Punkte, die Slowakei erzielt nicht einmal 66.

Der IW-Standortindex ist aber nicht der einzige Beleg für die rückläufige Entwicklung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit. So ist das Bruttoinlandsprodukt nach wie vor die zentrale Kenngröße für die Leistungsfähigkeit einer Volkswirtschaft (Grafik):

Das BIP je Einwohner lag in der EU in den 2000er Jahren bei rund 70 Prozent des US-Werts, aktuell beträgt es nur noch knapp 66 Prozent.

Gleichzeitig kam China im Jahr 2020 auf 27 Prozent des Pro-Kopf-BIP der US-Amerikaner. Das mag zwar



nach wenig klingen, ist aber ein gewaltiger Fortschritt im Vergleich zu lediglich 8 Prozent im Jahr 2000.

Einen weiteren Blickwinkel liefern die Bruttoinvestitionen in den wichtigsten Volkswirtschaften der Erde. Hier ist China, das im IW-Standortindex mit 99,6 Punkten noch knapp unter dem Mittelwert landet, mittlerweile zum globalen Dreh- und Angelpunkt geworden (Grafik nächste Seite):

Lediglich 5 Prozent der weltweiten Bruttoinvestitionen erfolgten 1999 in China, 2020 waren es 29 Prozent – mehr als sonstwo.

In den USA und der Europäischen Union ist der Anteil im selben Zeitraum deutlich zurückgegangen – in den Vereinigten Staaten von 29 auf 20 Prozent, in der EU von 23 auf nur noch 15 Prozent. Auch der Vergleich mit den USA bietet aus europäischer Perspektive wenig Grund zur Freude. Denn die um rund ein Drittel höheren Investitionsaus-

gaben dort lassen sich nicht mit der Bevölkerungsgröße erklären – jenseits des Großen Teichs leben nur 330 Millionen Menschen, in der EU dagegen fast 450 Millionen.

In punkto Innovationen – Stichwort Patentanmeldungen – liegen die USA und Europa aktuell wiederum nahezu gleichauf. Doch auch das spricht keineswegs für die europäische Wettbewerbsfähigkeit:

Im Jahr 1999 war die EU mit einem Anteil von 30 Prozent an den weltweit erteilten Patenten führend. Heute liegt Japan mit 28 Prozent an der Spitze; in Europa ist der Anteil auf nur noch rund 18 Prozent gesunken.

Den Japanern ist es gelungen, ihren Prozentwert in den vergangenen 20 Jahren nahezu konstant zu halten. Und das, obwohl neuerdings auch Erfinder mit chinesischen Wurzeln den Markt aufmischen: Um

die Jahrtausendwende spielte China bei den weltweiten Patenten schlicht keine Rolle, mittlerweile liegt der Anteil der Patente von dort bei 12 Prozent.

All das verdeutlicht, wie stark der internationale Wettbewerbsdruck ist – und wie schlecht es um die Wettbewerbsfähigkeit der EU steht. Eine Chance, wieder zur Weltspitze aufzuschließen, hat der Staatenverbund nur dann, wenn er den inner-europäischen Markt für Waren und Dienstleistungen endlich vollendet:

Würde der klassische EU-Binnenmarkt vervollständigt, könnte das innerhalb von zehn Jahren mehr als 700 Milliarden Euro an zusätzlicher Wirtschaftsleistung bewirken, eine gemeinsame Digitalökonomie könnte weitere 178 Milliarden Euro beisteuern.

Das hat der Forschungsdienst des EU-Parlaments 2019 ermittelt. Doch dafür müssen in den kommenden Jahren all jene Hemmnisse abgebaut werden, die verhindern, dass vor allem kleine und mittlere Unterneh-

men sowie Selbstständige umfassend vom EU-Binnenmarkt profitieren und überhaupt an ihm partizipieren. Zu diesen Hürden zählen unklare rechtliche Anforderungen und Standards, ein hoher Aufwand beim Verkauf von Waren und Dienstleistungen über Ländergrenzen hinweg sowie Probleme, wenn es darum geht, Geschäftstätigkeiten in einem anderen Mitgliedsstaat zu registrieren.

Auch bei digitalen Schlüsseltechnologien muss auf europäischer Ebene mehr geschehen, damit die hiesigen Staaten und Unternehmen im globalen Wettbewerb nicht weiterhin das Nachsehen haben. Um das zu erreichen, muss beispielsweise die digitale Infrastruktur deutlich verbessert werden.

Gelänge es, den europäischen Binnenmarkt zu vollenden, böte das zwei weitere Chancen:

Standards etablieren. Je wirtschaftsstärker Europa ist und je attraktiver der europäische Markt und dessen Konsumenten für aus-

ländische Investoren werden, desto eher können europäische Standards weltweit etabliert werden.

Ressourcen sichern. Wenn die wirtschaftliche Bedeutung der EU zunimmt, wird es ihr leichter fallen, sich den Zugang zu knappen Ressourcen zu sichern.

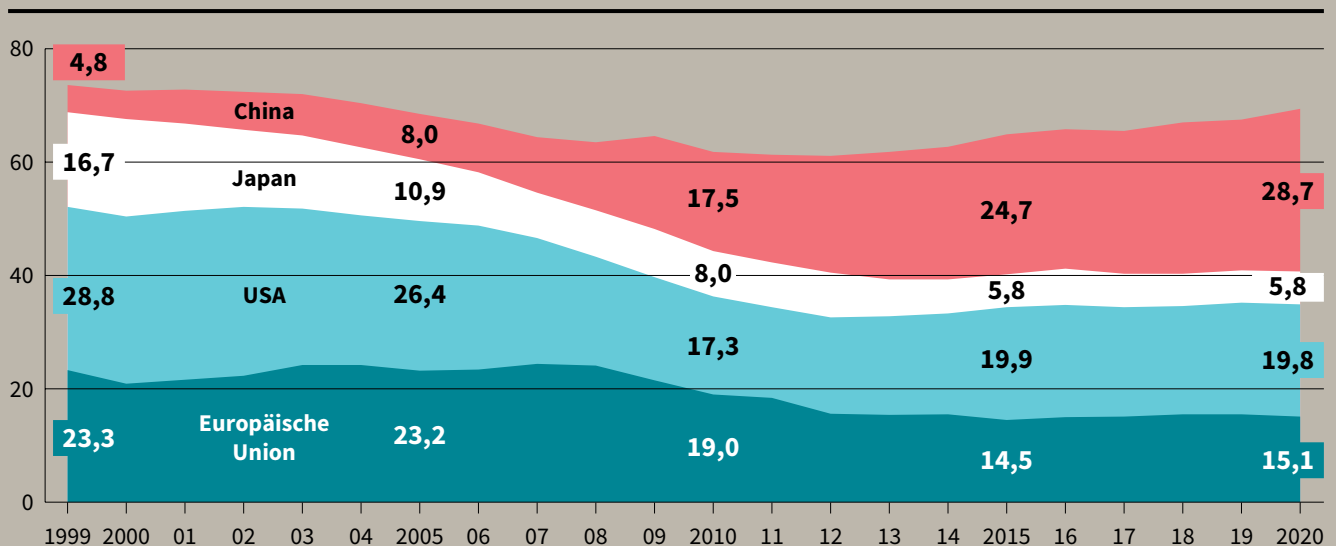
Unabhängig davon ist Europa gut beraten, die strategische Abhängigkeit von einzelnen anderen Ländern mit Blick auf Lieferketten und Ressourcen zu reduzieren. Diese Erkenntnis dürfte allerdings bereits in der Politik ankommen sein. Denn sowohl die Pandemie als auch der Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine haben bei diesen Themen Versäumnisse und Fehler der Vergangenheit aufgedeckt.

IW-Report 12/2022

Hubertus Bardt, Sandra Parthie, Christian Rusche: Europäische Wettbewerbsfähigkeit – Potenziale nutzen, um nachhaltig zu wachsen
iwkoeln.de/wettbewerb

Investitionen: Mittlerweile dominiert China

So viel Prozent der weltweiten Bruttoinvestitionen entfielen im jeweiligen Jahr auf dieses Land oder diese Region



Bruttoinvestitionen: Investitionen in materielle und immaterielle Anlagegüter sowie Lagerbestandsänderungen bei Vorprodukten, Endprodukten und ähnlichen Gütern

Quellen: OECD, Institut der deutschen Wirtschaft
© 2022 IW Medien / iwd

Interview. Im Konflikt mit Russland zeigt sich die Europäische Union so einig wie lange nicht. Kann sie diese Fähigkeit zum Konsens auch nutzen, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Staatengemeinschaft zu stärken? Antworten darauf gibt **Sandra Parthie**, Leiterin des Brüsseler IW-Büros.

„Es gibt immer noch zu viel nationales Denken“

Sie leben schon viele Jahre in Brüssel. Wie erleben Sie die Stadt seit dem Krieg in der Ukraine?

Das politische Brüssel war sehr überrascht, das kann man nicht anders sagen. Keiner hatte mit Krieg gerechnet. Dann gab es hier drei Gipfel auf einmal, das hatten wir so noch nie: Die NATO, die G-7 und die europäischen Staats- und Regierungschefs, die sich zwar in unterschiedlichen Runden einander versichert haben, doch sehr unterschiedliche Forderungen formulierten. Polen und Litauen etwa wollten gleich en bloc ein massives Sanktionspaket und allumfassende Unterstützung für die Ukraine. Aber die Außen- und Sicherheitspolitik liegt in nationaler Verantwortung, da muss man sich auf EU-Ebene also zurecht-ruckeln, um herauszufinden, was man gemeinsam hinbekommen kann und will.

Die EU präsentiert sich derzeit so einig wie lange nicht. Kann dieses Momentum auch dafür genutzt werden, um den Binnenmarkt zu vollenden?

Dafür gab es tatsächlich vor zwei Jahren schon einen wichtigen Push: Corona. Nachdem das Virus ausgebrochen war, folgten geschlossene Grenzen und Exportstopps. Dann kam aber schnell die Erkenntnis: Das geht so nicht, wir können nicht einen

EU-Binnenmarkt haben und dann machen wir doch wieder die Grenzen dicht. Das war ein starkes Momentum für den Binnenmarkt. Denn da wurde das erste Mal klar, wie die länderübergreifenden Lieferketten funktionieren und wie wichtig es ist, dass sie nicht abreißen.

Jetzt wird aufgrund des Ukraine-Kriegs erneut schmerzhaft deutlich, wie extrem die Auswirkungen von Lieferkettenproblemen sind. Daraus müssen wir lernen und Vorkehrungen treffen. Zentral ist dafür, dass wir in Europa eine bessere Übersicht haben, was wir woher beziehen – und ob es Alternativen gibt.

Mit der Wettbewerbsfähigkeit der EU steht es nicht zum Besten, zeigt Ihre IW-Studie. Was ist schiefgelaufen?

Es gibt immer noch zu viel nationales Denken in den Mitgliedsstaaten. Zu wenige Politiker schauen über den Tellerrand und oft wird der Schwarze Peter herumgereicht, statt ein Problem zu lösen.

Natürlich ist es komplexer und aufwendiger, wenn man sich mit anderen Rechtssystemen und Vorgaben auseinandersetzen muss. Aber nur so kann der Binnenmarkt funktionieren und zu mehr Wohlstand für alle führen.

Teils scheitert es da schon am staatlichen Infrastrukturrahmen – es



Foto: IW Medien

gibt beispielsweise nicht genug Stromleitungen zwischen Spanien und Frankreich, weil die Franzosen keine Windkraft aus Spanien wollen. Akut haben wir große Probleme beim Transport von Flüssiggas, weil es zu wenige Pipelines quer durch die EU gibt.

Bei vielen Dingen stoßen nationale Interessen aufeinander, bei denen die EU nur einen Rahmen bieten kann. Natürlich gibt es europäische Förderprogramme, die genau diesen länderübergreifenden Gedanken pushen, aber viele Themen müssen überhaupt erst mal eine nationale Priorität bekommen, bevor sie international angegangen werden können.

Welche Ansatzpunkte gibt es, um die Situation zu verbessern?

Es gibt drei wirklich grundlegende Dinge: Erstens braucht die EU eine echte Bankenunion, vor allem eine international agierende, ganz normale europäische Geschäftsbank. Zweitens benötigen wir eine verlässliche digitale Infrastruktur – und zwar ohne Funklöcher an der Grenze. Und drittens braucht es eine ganz grundlegende Funktionsfähigkeit in der EU-Verkehrsinfrastruktur, die es erlaubt, Güter ohne Verzögerung über Grenzen zu transportieren – und zwar unabhängig davon, mit welchem Verkehrsmittel.

Raus in die Natur

Städteplanung. Viele und gut erreichbare Grünanlagen steigern die Lebensqualität eines städtischen Ballungsraums. Die IW Consult hat erstmals ermittelt, wie lange die Bewohner der Metropolregionen in Deutschland brauchen, um zur nächsten Grünfläche zu gelangen.

Städte mit viel Grün sind für ihre Bewohner besonders attraktiv. Zum einen wirken sich Grünflächen positiv auf die städtischen Umweltbedingungen und damit auf die Gesundheit der Bürger aus. Unversiegelte Grünflächen, vor allem solche, auf denen Bäume stehen, verbessern die Luftqualität, sorgen für ein besseres Regenwassermanagement und tragen zur Artenvielfalt bei. Zum anderen steigern sie durch den Erholungsfaktor die Lebensqualität der Bürger.

Da inzwischen der größte Teil der Weltbevölkerung in Städten wohnt, haben Grünflächen auch eine strategische Bedeutung für die heutige Städteplanung. Regionen weltweit bemühen sich schon aus wirtschaftlichen Gründen um ein grünes Image. Denn Unternehmensstandorte stehen im Wettbewerb um Fach- und Führungskräfte, und die lassen sich nun mal am liebsten in Regionen nieder, die eine hohe Lebensqualität bieten. Das gilt insbesondere für die Mitarbeiter der überall gern gesehenen Start-ups. Diese stehen für eine kreative und mobile Unternehmenskultur, zu der es gehört, auch mal im Park nebenan zu arbeiten.

Konventionelle Indizes messen zumeist das Verhältnis von Grünflächen zur gesamten Stadtfläche oder

auch je Einwohner. Für die Bürgerinnen und Bürger ist es allerdings nicht nur bedeutsam, wie viele Grünanlagen es gibt und wie groß diese sind. Wichtig ist auch deren effektive Erreichbarkeit. Die Europäische Umweltagentur empfiehlt daher als Zielvorgabe für die Stadtentwicklung: Der jeweils nächste Park sollte von jedem Punkt einer Stadt aus nicht mehr als 300 Meter entfernt sein.

Die IW Consult hat vor diesem Hintergrund nun erstmals ganz konkret ermittelt, wie viele Minuten und Sekunden die Bewohner der deutschen Metropolregionen benötigen, um mit dem Fahrrad die nächstgelegene Grünfläche zu erreichen. Unterschieden wird dabei zwischen der Entfernung vom Arbeitsort zur nächsten Grünanlage (Work-Green) auf der einen Seite und dem entsprechenden Weg vom Wohnort ins Grüne (Life-Green) auf der anderen Seite.

Als Grünflächen zählen hierbei nicht nur Wälder und Parks, sondern beispielsweise auch Heideflächen, Strände sowie Sport- und Freizeitanlagen. Betrachtet und verglichen wird insbesondere die Zeit, innerhalb derer 80 Prozent der Menschen die nächstgelegene Grünfläche erreichen. Die wichtigsten Ergebnisse (Grafik):

Ausgehend vom Wohnort hat die Metropolregion Hamburg die Nase vorn – mit dem Fahrrad erreichen hier 80 Prozent der Menschen in weniger als drei Minuten die nächste Grünanlage.

Ein Fünftel der Bewohner benötigt sogar nur eine halbe Minute, um zum nächstgelegenen Park, einem Flussufer oder einem Sportplatz zu gelangen.

Dicht dahinter liegt auf dem zweiten Platz die Metropole Ruhr: Anders als es das über Jahrzehnte zementierte schlechte Image des Ruhrgebiets als graue Industrieregion vermuten lässt, erreichen dort 80 Prozent der Menschen die nächste Grünfläche in gut drei Minuten.

Betrachtet man den Work-Green-Index, schneidet Hamburg dagegen deutlich schlechter ab: Mit rund 240 Sekunden, also vier Minuten, liegt die Metropole auf dem vorletzten Platz. Ein Grund ist, dass viele Arbeitsplätze in der Innenstadt angesiedelt sind, die relativ wenige Grünflächen bereithält.

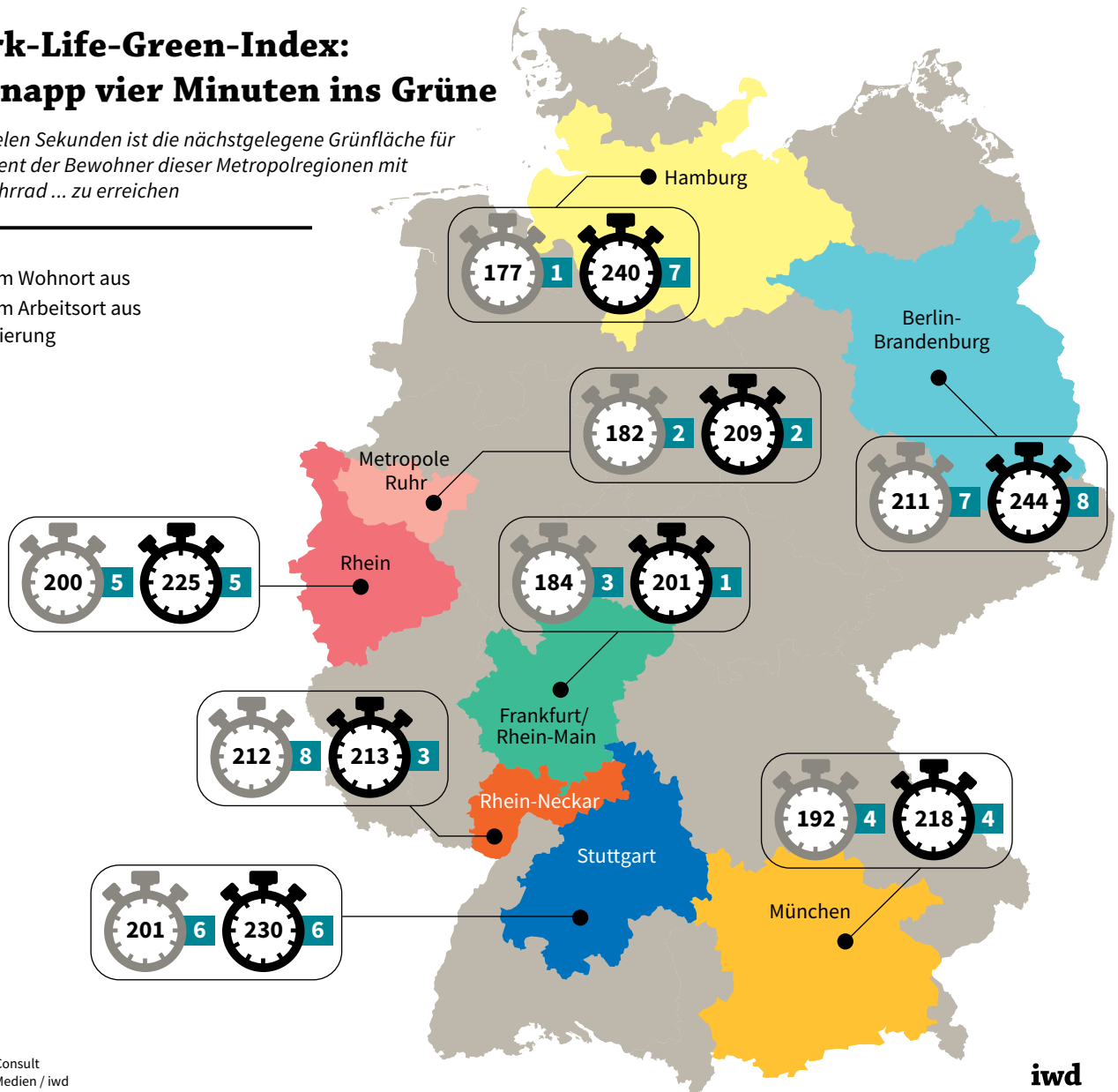
Erstplatziert in der Kategorie Work-Green ist die Metropole Frankfurt Rhein/Main – weniger als dreieinhalb Minuten brauchen die dort Beschäftigten mit dem Rad zur nächsten Grünfläche.

Zweitplatzierte Städteregion ist wiederum die Metropole Ruhr.

Work-Life-Green-Index: In knapp vier Minuten ins Grüne

In so vielen Sekunden ist die nächstgelegene Grünfläche für 80 Prozent der Bewohner dieser Metropolregionen mit dem Fahrrad ... zu erreichen

- ... vom Wohnort aus
- ... vom Arbeitsort aus
- Platzierung



Quelle: IW Consult
© 2022 IW Medien / iwd

iwd

Ein zentraler Unterschied zwischen den Metropolen ist die Verteilung der Grünflächen. Diese hängt stark vom Aufbau der jeweiligen Metropole ab. Im Ruhrgebiet etwa sind die Grünflächen flächendeckend gut erreichbar. Das hängt damit zusammen, dass die Region eine polyzentrische Struktur aufweist, Stadtkerne und Grünflächen sind also relativ gleichmäßig über die Gesamtfläche der Metropole Ruhr verteilt.

Einen Kontrast hierzu bildet die Metropolregion Berlin-Brandenburg. Diese schneidet insgesamt am

schlechtesten ab mit dem vorletzten Platz im Life-Green- und dem letzten Platz im Work-Green-Vergleich. Die Region Berlin-Brandenburg ist monozentrisch aufgebaut – mit der Millionenstadt Berlin im Mittelpunkt. Diese ist dicht bebaut und besiedelt, sodass die durchschnittliche Fahrtzeit vom Wohnort in der Innenstadt zu den nächsten Grünflächen mehr als 360 Sekunden beträgt.

Mit dem ungebrochenen Wachstum der Metropolen wird es für sie künftig immer wichtiger, Grünflächen ins Stadtbild einzuplanen. Wenn Städte nachverdichtet werden, weil

neuer Wohnraum benötigt wird, besteht zudem die Gefahr, dass Grünflächen zugebaut werden. Für die Städteplanung ist es also elementar, auf ein enges Netz aus Grünflächen zu setzen, sodass alle Bewohner ausreichend versorgt und das nächste Grün weiterhin rasch erreichbar ist.

IW-Consult-Studie

Work-Life-Green-Balance: Die Nähe zu Grünflächen im Metropolvergleich, Studie für den Regionalverband Ruhr
iwkoeln.de/gruenflaechen

Preistreiber Krieg

Welthandel. Der Krieg in der Ukraine belastet die Logistikbranche enorm. Die Folgen reichen von stark steigenden Charraten für Öltanker bis hin zu möglichen Versorgungs- und Lieferengpässen.

Der russische Angriffskrieg in der Ukraine und die wirtschaftlichen Sanktionen der EU gegen die Invasoren verändern die Welthandelsströme. Durch die Abkopplung Russlands von Logistiknetzen und den Rückzug von Logistikunternehmen und Verladern aus dem Land muss die Logistikbranche zahlreiche Lieferketten und Transportwege umlenken und neu ausrichten. Die Folgen belasten die Branche enorm. Betroffen sind alle Verkehrsträger, wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß:

Schieneverkehr. Der Hauptkorridor der „Neuen Seidenstraße“ – die größte Bahnverbindung nach China und immer bedeutender werdender Handelsweg zwischen Europa und Asien – läuft weitgehend durch Russland und erreicht dann über

Belarus die polnische Grenze. Der größte Wettbewerbsvorteil der Schiene lag darin, dass sie größere Mengen als ein Flugzeug in kürzerer Zeit als ein Schiff nach China schaffen konnte – ein Vorteil, den beispielsweise Autobauer nutzten, um Getriebe und ähnliche Bauteile zu transportieren.

Viele der Güter fallen nun unter die als Sanktionen gegen Russland verhängten Embargos. Zudem weigern sich Logistiker und Verladern, mit der russischen Staatsbahn Geschäfte zu machen, sodass Transporte über diese Trassen derzeit kaum möglich sind – selbst China kann kaum mehr auf die Schienenverbindung zurückgreifen.

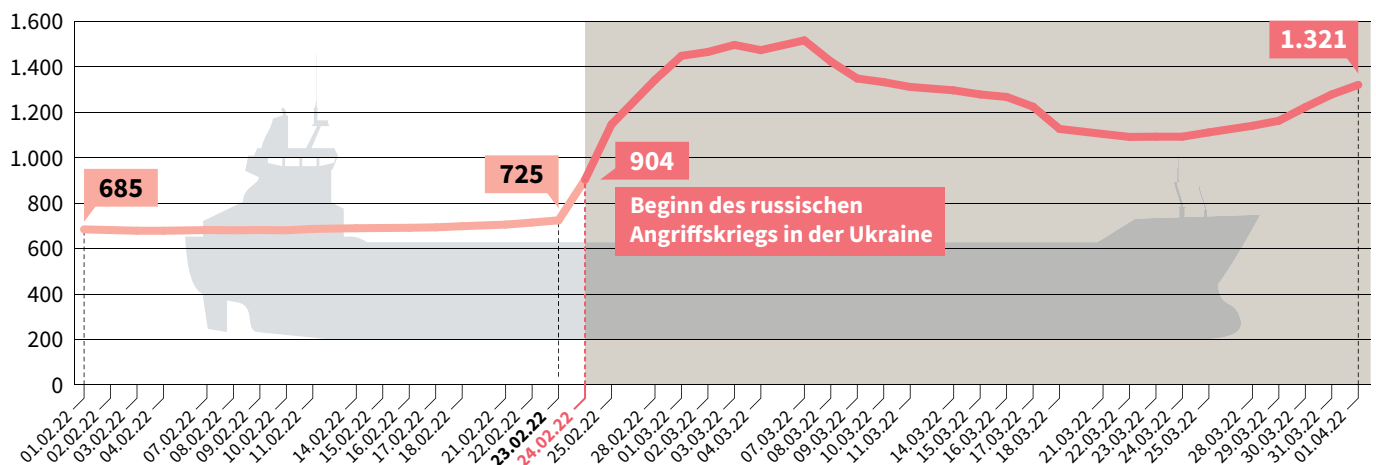
Zwar werden sporadisch erste Verbindungen auf dem sogenannten

Südkorridor über die Türkei und Kasachstan angeboten, diese bieten aber kaum einen Geschwindigkeitsvorteil gegenüber dem Seeweg. Zudem sind die Kapazitäten der Strecken deutlich begrenzter.

Luftverkehr. Der russische Luftraum ist für Flugzeuge vieler Staaten gesperrt und muss umflogen werden, das sorgt etwa auf der Strecke Frankfurt-Tokio für einen Umweg von mehr als 1.000 Kilometern mit entsprechend höherem Sprit- und CO₂-Verbrauch (siehe Seiten 14–15). Da Kerosin von den enorm gestiegenen Energiekosten betroffen ist, könnten deswegen die Preise im Luftverkehr anziehen. Das träfe auch die arabischen und chinesischen Fluggesellschaften, die weiterhin über Russland fliegen dürfen.

Krieg treibt Öltransportpreise in die Höhe

Indexwerte der Charraten für Öltanker, 1. Oktober 1998 = 1.000 Punkte



Hinzu kommt: Wegen des höheren Kerosinbedarfs können die ohnehin schon stark ausgelasteten Frachtflugzeuge weniger Ware laden, sodass auch die Frachtpreise wohl weiter steigen werden.

Seeverkehr. Der größte Teil des Welthandels wird per Schiff abgewickelt. Das direkt vom Krieg betroffene Schwarze Meer liegt zwar eher am Rand der Hauptschiffahrtsrouten, ist aber eine der wichtigsten Verladeregionen für Weizen – also beeinflusst der Krieg auch die Seefracht.

Indirekt ist das zudem der Fall, weil sich viele westliche Ölkonzerne dazu entschlossen haben, nach Möglichkeit kein russisches Öl mehr abzunehmen, sodass die europäische Nachfrage verstärkt aus weiter entfernt liegenden Quellen bedient werden muss. Das führt zu global steigenden Transportkosten für Öl (Grafik Seite 8):

Die Charraten für Öltanker verdoppelten sich mit Beginn des russischen Einmarschs in die Ukraine innerhalb einer Woche – am 8. April 2022 lag der Indexwert bereits bei 1.547 Punkten.

Trotz eines zwischenzeitlichen leichten Rückgangs befanden sich die Preise auch rund fünf Wochen nach Kriegsbeginn weiterhin auf einem hohen Niveau – Anfang April lag die Charrate für einen Öltanker bei rund 1.300 Indexpunkten pro Tag.

Dadurch, dass bisher per Bahn auf der Seidenstraße transportierte Güter nun außerdem häufiger den Seeweg nehmen müssen, ist damit zu rechnen, dass sich auch die Charterpreise von Containerschiffen erhöhen werden.

Straßenverkehr. Da der Gütertransport per Lkw vor allem auf kürzeren Distanzen genutzt wird, ist er von den Sanktionen gegen Russland weniger getroffen. Zu schaffen machen dem Sektor allerdings die hohen Dieselpreise –

trotz der geplanten Hilfsmaßnahmen der Bundesregierung bedroht das derzeitige Preisniveau die Existenz vieler der meist margenschwachen Transportunternehmen.

Erschwerend kommt hinzu, dass sich das Frachtangebot gegenüber dem Vorjahr deutlich erhöht hat und die Kapazitäten weitgehend ausgelastet sind. Somit ist mit einem deutlichen Anstieg der Transportpreise zu rechnen, was sich zwangsläufig in allen Verbraucherpreisen niederschlagen wird.

Ein weiteres Problem: Schon vor dem Krieg gab es zu wenige Lkw-Fahrer – falls ukrainische Fahrer in ihre Heimat zurückkehren, um ihr Land zu verteidigen, würde sich der Mangel verschärfen.

Zwar sind in Deutschland weniger als 1.000 ukrainische Fahrer sozialversicherungspflichtig beschäftigt, in östlicheren Ländern sieht die Lage

allerdings anders aus: In Polen sind beispielsweise rund 100.000 Ukrainer als Lkw-Fahrer angestellt – etwa ein Drittel aller dortigen Fahrer. Ähnlich hoch sind die Anteile in Litauen. Und die Laster beider Länder fahren viel durch die Bundesrepublik (Grafik):

Polnische und litauische Lkw hatten im vergangenen Jahr einen Anteil von rund einem Fünftel an der mautpflichtigen Fahrleistung auf deutschen Autobahnen.

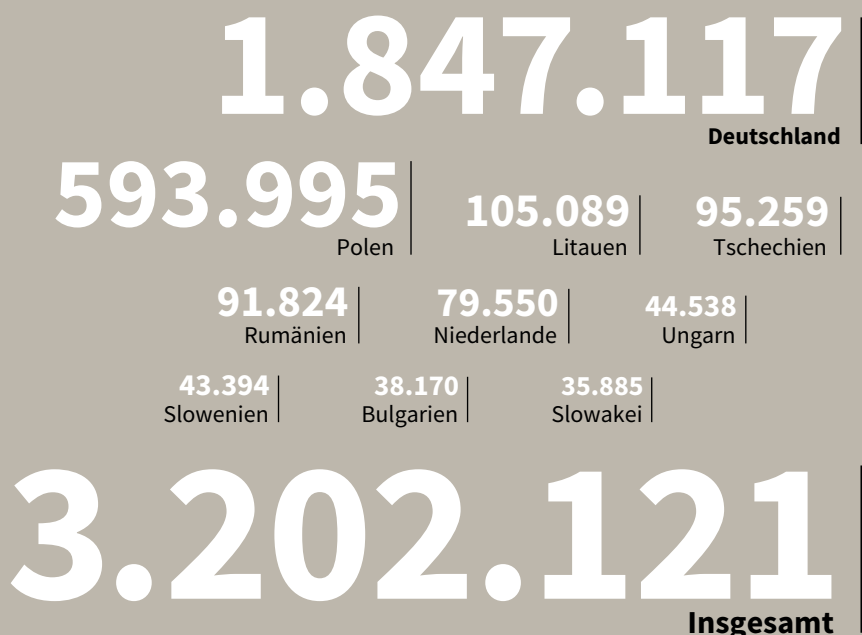
Sollten diese im großen Stil wegfallen, wird es auf dem ohnehin leergefegten Arbeitsmarkt für Lkw-Fahrer kurzfristig keinen Ersatz geben und es kann zu Lieferengpässen kommen.

IW-Kurzbericht 27/2022

Thomas Puls: Logistiksektor im Krisenmodus
iwkoeln.de/logistiksektor

Ausländische Lkw oft aus dem Osten

So viele Tausend Kilometer fuhren Lastkraftwagen, die in diesen Ländern zugelassen waren, im Jahr 2021 in Deutschland



Lastkraftwagen: mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 7,5 Tonnen
 Fahrleistung: auf Straßen mit Mautpflicht

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr
 © 2022 IW Medien / iwd

Neue Rohstofflieferanten gesucht

Ukraine-Krieg. Russland ist nicht nur ein wesentlicher Gaslieferant für Deutschland, auch wichtige Rohstoffe wie Nickel, Palladium und Chrom stammen von dort. Zwar sind die Rohstoffe nur schwer zu substituieren – alternative Bezugsquellen gibt es dennoch.

Kann Deutschland auf russisches Gas und Öl verzichten oder nicht? Darüber wird hierzulande heftig diskutiert. Die aktuelle Debatte überschattet allerdings die Tatsache, dass die deutsche Industrie auch noch auf andere wichtige Rohstoffe aus Russland angewiesen ist, die ebenfalls nicht so leicht ersetzt werden können. Dies betrifft insbesondere Nickel, Palladium und Chrom (Grafik):

Im Jahr 2019 stammten 40 Prozent aller deutschen Nickelimporte aus Russland, ferner 25 beziehungsweise 22 Prozent aller Importe an Palladium und Chrom.

Doch nicht nur für Deutschland, auch für den Weltmarkt ist Russland ein wichtiger Lieferant: Fast 10 Prozent der weltweiten Nickelproduktion stammen aus Russland. Gerade Nickel wird mit dem Aufschwung der Elektromobilität künftig eine noch wichtigere Rolle spielen. Sollte die Bundesrepublik nach Alternativen suchen, um sich unabhängiger von Russland zu machen, könnten Indonesien und Kanada als große Exportnationen von Nickel

einspringen. Indonesien steuert mit 31 Prozent auch den größten Anteil zur weltweiten Nickelproduktion bei.

Sehr abhängig ist die deutsche Industrie auch von russischem Palladium. Der Rohstoff wird vor allem beim Bau von Autokatalysatoren, in der chemischen Industrie und in der Elektrotechnik verwendet.

Im Jahr 2019 war Russland mit einem Importwert von 760 Millionen Euro Deutschlands wichtigster Lieferant von Palladium.

Doch nicht nur Deutschland profitiert bei diesem Rohstoff von russischen Lieferungen: 42 Prozent der weltweiten Produktion stammen aus Russland. Palladium durch Platin zu ersetzen, ist zwar möglich, wäre allerdings sehr kostspielig. Sollte Deutschland künftig andere Länder als Palladium-Lieferanten in Betracht ziehen, sind das Vereinigte Königreich, die USA und Südafrika als große Exportnationen zu nennen. Wichtige Palladiumproduzenten sind neben Südafrika noch Kanada und Simbabwe.

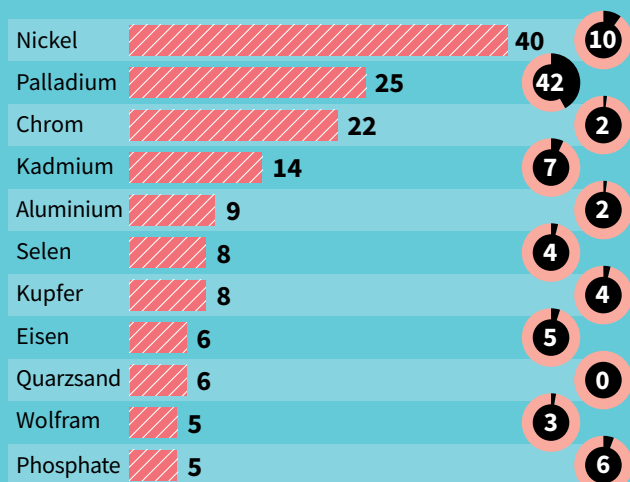
Südafrika könnte auch bei Chrom aushelfen: Das Land ist für etwa die Hälfte der weltweiten Chrom-Exporte verantwortlich. Auch Kasachstan und Indien sind wichtige Exportländer des begehrten Metalls. Chrom wird in der Produktion von Edelstahl und in der Herstellung von Chemikalien und Pigmenten verwendet.

Um die Abhängigkeit vom Rohstoffgiganten Russland insgesamt zu reduzieren, wird es für die Bundesrepublik wichtig sein, Freihandelsabkommen wie TTIP und CETA mit stabilen Demokratien wie Kanada, den USA und Südafrika weiter zu forcieren. Zudem ist zu prüfen, welche nationalen und europaweiten Kapazitäten für einen Abbau und die Weiterverarbeitung wichtiger Rohstoffe verfügbar sind. Dazu gehört auch, Recycling und die Kreislaufwirtschaft in Deutschland und Europa stärker in den Blick zu nehmen, um wichtige und seltene Rohstoffe möglichst lange und nachhaltig nutzen zu können.

Russland liefert wichtige Rohstoffe für die deutsche Industrie

So viel Prozent der deutschen Gesamtimporte des jeweiligen Rohstoffs kamen im Jahr 2019 aus Russland

■ Anteil Russlands an der weltweiten Produktion in Prozent



Quellen: British Geological Survey, Standard & Poor's, UN Comtrade, Institut der deutschen Wirtschaft
© 2022 IW Medien / iwd

iwd

IW-Kurzbericht 31/2022

Cornelius Bähr, Melinda Fremerey, Manuel Fritsch, Thomas Obst: Rohstoffabhängigkeiten der deutschen Industrie von Russland

iwkoeln.de/rohstoffabhaengigkeiten

Hält die Einigkeit der EU?

Russland. Als Wladimir Putin den Angriffskrieg gegen die Ukraine befahl, zeigte sich die EU überraschend einig und verhängte weitreichende Sanktionen. Ein Blick auf frühere Abstimmungsverhalten zeigt allerdings, dass die Abgeordneten im Europaparlament längst nicht immer einer Meinung waren, wenn es darum ging, Russlands Handeln zu verurteilen.

Im Sport sind oft jene Mannschaften besonders erfolgreich, die als echtes Team agieren. Der Europäischen Union gelang so eine Teamleistung unmittelbar nach Beginn des russischen Angriffs auf die Ukraine, als sie unerwartet schnell scharfe Sanktionen auf den Weg brachte und bald verschärfte.

Doch der weitreichende politische Konsens dürfte keinesfalls in Stein gemeißelt sein. Vielmehr wird es immer schwieriger werden, die EU-Interessen mit denen einzelner Staaten und Parteien unter einen Hut zu bringen – wie aus einer neuen IW-Studie hervorgeht. Sie wirft einen Blick auf die 13 russlandkritischen Resolutionen, die das Europäische Parlament von 2014 bis 2019 verabschiedet hat (Grafik):

Die irischen Europaparlamentarier haben die russlandkritischen Resolutionen durchweg unterstützt – von den griechischen stimmten hingegen im Durchschnitt nur knapp 38 Prozent für entsprechende Positionen.

Griechenland ist das einzige Land, bei dem regelmäßig deutlich mehr als die Hälfte der Abgeordneten nicht gegen Russland votierte. Auf dem zweitletzten Platz folgt Zypern. In beiden Staaten lassen sich aber besondere Begleitumstände für das Abstimmungsverhalten ausmachen. So nutzte die Regierung des wirtschaftlich stark angeschlagenen Griechenlands ihren „Russlandflirt“ auch für eine stärkere Verhandlungsposi-

Russlandkritische Resolutionen: EU-Parlamentarier nicht immer einer Meinung

So viel Prozent der jeweils anwesenden Abgeordneten aus diesem Land stimmten von 2014 bis 2019 durchschnittlich für die insgesamt 13 russlandkritischen Resolutionen des Europäischen Parlaments

Griechenland	37,6	Malta	83,5
Zypern	52,5	Bulgarien	85,4
Frankreich	60,1	Schweden	86,1
Italien	64,2	Ungarn	86,4
Vereinigtes Königreich	65,6	Litauen	86,8
Österreich	77,0	Finnland	87,3
Lettland	77,1	Estland	87,6
Niederlande	77,5	Belgien	89,1
Portugal	78,0	Luxemburg	91,3
Dänemark	78,5	Slowakei	91,5
Tschechien	78,8	Kroatien	94,4
Spanien	79,7	Slowenien	95,2
Deutschland	80,4	Rumänien	95,8
Polen	83,1	Irland	100,0

Quellen: VoteWatch, Institut der deutschen Wirtschaft
© 2022 IW Medien / iwd

iwd

tion gegenüber der übrigen EU. Zypern wiederum bot reichen Russen für viel Geld die EU-Staatsbürgerschaft. Möglicherweise wollte man deshalb nicht zu sehr gegen Russland opponieren.

Doch auch EU-Parlamentarier anderer Staaten verweigerten sich teilweise den Resolutionen – vor allem, wenn sie selbst am politischen Rand standen. Dies gilt auch für deutsche Parlamentarier:

Rund 20 Prozent der deutschen EU-Abgeordneten stimmten gegen russlandkritische Resolutionen.

Es bleibt also abzuwarten, wie lange der derzeitige EU-weite Teamgeist gegen Russland trägt. In Deutschland gab es bereits einen ersten Aufreger, als SPD, Linke und AfD in Mecklenburg-Vorpommern verhinderten, Stiftungsmittel für Nordstream 2 in eine humanitäre Ukraine-Hilfe umzuwidmen.

IW-Kurzbericht 37/2022

Matthias Diermeier: Wo die Sanktionsfront in Europa bröckeln könnte: Ein Blick auf die politischen Ränder
iwkoeln.de/sanktionsfront

Zwang ist kontraproduktiv

Tarifbindung. Schon seit einigen Jahrzehnten nimmt der Anteil der tarifgebundenen Betriebe und damit der Anteil der nach Tarif bezahlten Beschäftigten in Deutschland ab. Die Diskussion darüber, ob und wie der Staat auf diese Entwicklung reagieren sollte, fügt sich in eine langjährige Reihe von Debatten zur Legitimität der Tarifautonomie. Die grundlegende Erkenntnis bleibt allerdings immer wieder dieselbe.

Am 15. November 1918 schlossen Arbeitgeber und Gewerkschaften das Stinnes-Legien-Abkommen – benannt nach den Verhandlungsführern, dem Industriellen Hugo Stinnes und dem Gewerkschaftsvorsitzenden Carl Legien. Mit dem Abkommen räumten sich die Tarifvertragsparteien selbst einen autonomen Status ein, der anschließend durch den Staat bestätigt wurde.

Seither wurde in Deutschland immer wieder über die Legitimität der Tarifautonomie diskutiert. Dabei geht es um die Frage, ob diese den sozialen Ausgleich zwischen Arbeitnehmer- und Arbeitgeberinteressen

herstellt, dem Gemeinwohl dient und mit den gesamtwirtschaftlichen Zielen der jeweiligen Bundesregierung kompatibel ist.

In jüngerer Zeit hat vor allem die rückläufige Tarifbindung zu Kontroversen geführt. Der Abwärtstrend ist dabei keineswegs neu (Grafik):

Während in Westdeutschland im Jahr 1996 noch 80 Prozent der Beschäftigten in tarifgebundenen Betrieben arbeiteten, waren es 2020 nur noch 53 Prozent – in Ostdeutschland sank der Anteil von 73 auf 43 Prozent.

Von den westdeutschen Betrieben unterliegen mittlerweile gerade

einmal 28 Prozent einem Branchen- oder Haustarifvertrag, im Osten sind es lediglich etwa 20 Prozent. Noch stärker sind die Gewerkschaften geschrumpft (Grafik Seite 13):

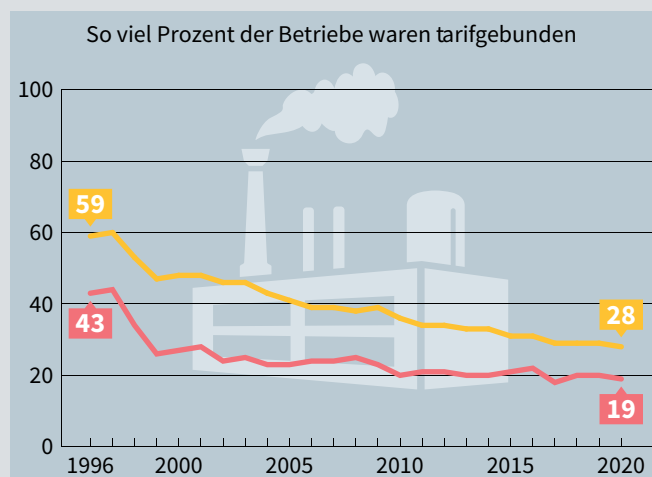
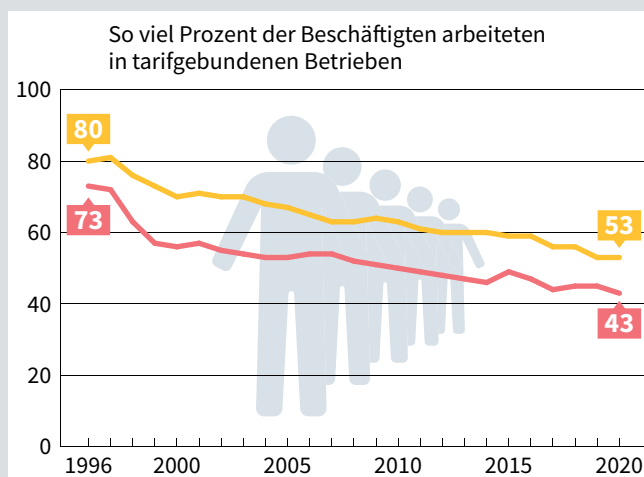
Im Jahr 1991 waren knapp 13,8 Millionen Menschen in Deutschland Mitglied einer der großen Gewerkschaften – bis 2020 hat sich die Zahl nahezu halbiert.

Der Brutto-Organisationsgrad, also der Anteil der Gewerkschaftsmitglieder an allen Arbeitnehmern, sank im selben Zeitraum von 39 auf nur noch gut 18 Prozent.

Je weniger Beschäftigte gewerkschaftlich organisiert sind, desto

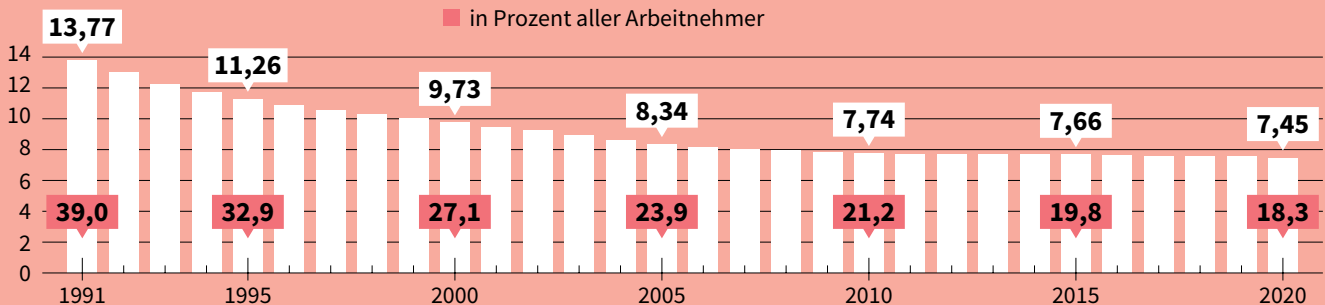
Tarifbindung hat stark abgenommen

■ Westdeutschland ■ Ostdeutschland



Gewerkschaften schrumpfen

Mitglieder der Gewerkschaften in Deutschland in Millionen



Gewerkschaften: Deutscher Gewerkschaftsbund, dbb Beamtenbund und Tarifunion, Christlicher Gewerkschaftsbund Deutschlands, Deutsche Angestellten-Gewerkschaft

Quellen: Niedenhoff/Pege (1997), Statistisches Bundesamt, Institut der deutschen Wirtschaft
© 2022 IW Medien / iwd

iwd

weniger haben prinzipiell Anspruch auf einen Tariflohn. Dieser Zusammenhang wird allerdings durch die gängige Praxis abgeschwächt, dass ein tarifgebundener Arbeitgeber nicht zwischen gewerkschaftlich Organisierten und Nichtorganisierten unterscheidet – das erklärt, warum die Tarifbindung der Beschäftigten ungefähr dreimal so hoch ist wie ihr Organisationsgrad.

Die Politik hat wiederholt vergeblich versucht, den Abwärtstrend in Sachen Tarifbindung aufzuhalten. So hat die damalige Bundesregierung mit dem Tarifautonomiestärkungsgesetz von 2014 nicht nur den allgemeinen gesetzlichen Mindestlohn eingeführt, sondern unter anderem auch geregelt, dass Tarifverträge in einer Branche schon dann für allgemeinverbindlich erklärt werden können, wenn ein „konkretisiertes öffentliches Interesse“ besteht.

Das Problem ist, dass die von der Bundesregierung gewählten Instrumente nicht an der eigentlichen Ursache der rückläufigen Tarifbindung ansetzen, nämlich der Fähigkeit der Tarifvertragsparteien, ihre Mitgliederbasis zu stärken.

Bei den Betrieben liegt eine wesentliche Ursache für die rückläufige Tarifbindung darin, dass sich im

Zuge des Strukturwandels neu entstehende Unternehmen – beispielsweise junge IT- und Medienfirmen – nicht an einen Tarif binden wollen. Zudem steigen Betriebe aus der Tarifbindung aus, weil sie die tariflichen Regelungen als unpassend oder zu stark einengend empfinden.

Der Mitgliederschwund der Gewerkschaften hängt ebenfalls mit dem Strukturwandel zusammen: Gerade in den 1990er Jahren verloren Gewerkschaftsdomänen wie die Schwerindustrie an Bedeutung. Dagegen konnten die Gewerkschaften in den wachsenden Dienstleistungssektoren schlechter Fuß fassen.

Dessen ungeachtet setzt die amtierende Bundesregierung erneut darauf, in die Kompetenzen der Tarifvertragsparteien einzugreifen. Der Koalitionsvertrag sieht vor, die öffentliche Auftragsvergabe des Bundes an die Einhaltung eines repräsentativen Tarifvertrags zu binden. Doch wenn der Staat die Tarifgeltung auf diese Weise ausweitet, beschleunigt er die Erosion der Tarifautonomie, weil dadurch für die vom Tarifvertrag erfassten Arbeitnehmer jeglicher Anreiz entfällt, in eine Gewerkschaft einzutreten.

Die Politik sollte sich stattdessen darauf beschränken, negative

Anreize für die Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft oder einem Arbeitgeberverband zu beseitigen. So wäre es sinnvoll, wenn Gewerkschafter ihre Mitgliedsbeiträge leichter von der Einkommensteuer absetzen könnten. Alternativ könnte der Staat für Beschäftigte, die nicht Mitglied einer Gewerkschaft sind, aber von einem Tarifvertrag profitieren, Solidaritätsbeiträge einführen.

Um die Bereitschaft der Betriebe zu einer Tarifbindung zu erhöhen, sollte die im Tarifvertragsgesetz vorgeschriebene Nachbindung entfallen. Sie legt fest, dass laufende Tarifverträge in einem Unternehmen selbst dann noch gelten, wenn es aus einem Arbeitgeberverband austritt. Das wirkt vor allem bei Manteltarifverträgen, in denen Arbeitszeiten, Zuschläge oder Sonderzahlungen geregelt werden, wie eine Fessel und führt dazu, dass sich insbesondere neu gegründete Firmen von vornherein nicht tariflich binden wollen.

IW-Analysen Nr. 148

Helena Bach, Hagen Lesch, Sandra Vogel:
Die Legitimität der Tarifautonomie –
Wirtschaftspolitische Lehren aus historischen
Debatten von 1918 bis heute

iwkoeln.de/tarifautonomie

EU-Klimapolitik könnte Direktflüge verteuern

Luftverkehr. Die EU plant aus Klimaschutzgründen die Verteuierung des Luftverkehrs. Bislang war dieser beim Erwerb von CO₂-Zertifikaten begünstigt. Die schrittweise Einbeziehung aller Wirtschaftssektoren in die CO₂-Bepreisung ist jedoch notwendig auf dem Weg zur Klimaneutralität. Die EU-Pläne für den Luftverkehr weisen allerdings einige Schwächen auf.

In seiner jetzigen Form könnte das Vorhaben der EU-Kommission zu starken Marktverzerrungen zuungunsten europäischer Airlines führen. Mit dem Fit-for-55-Programm der EU soll das Kerosin für von Europa abgehende Flüge schrittweise verteuert werden. Ähnlich wirkt die geplante Pflicht zur Beimischung klimaneutral erzeugten Treibstoffs, wenn Maschinen in der EU starten. Diese Verteuierungen werden aber den Planungen zufolge nur für heimische Airlines gelten und sich auf das Gesamtticket bis zur Enddestination des Passagiers beziehen. Das hätte Konsequenzen:

So würde ein Flug mit einem Umstieg außerhalb der EU künftig spürbar günstiger sein als ein kürzerer Direktflug.

Der volle Preiseffekt wirkt also bei Direktverbindungen zu anderen Kontinenten, wie sie gerade von EU-Fluglinien angeboten werden, deren Drehkreuz in der Europäischen Union liegen. Für Airlines aus Nachbarregionen würde hingegen nur der Flug zu ihrem Heimatdrehkreuz verteuert werden, nicht der Weiterflug von dort. Insbesondere nahe gelegene Drehkreuze wie London, Istanbul oder Zürich würden auf

diese Weise einen Wettbewerbsvorteil erhalten. Aber auch Flüge der Golf-Airlines über Dubai oder Doha würden im Vergleich zu Direktflügen aus der EU weniger verteuert.

Durch die so entstehende Wettbewerbsverzerrung zugunsten außereuropäischer Standorte ist zu befürchten, dass Passagiere und Fracht hin zu den außereuropäischen Airlines abwandern. Dies wäre ein weiterer wirtschaftlicher Schlag für die EU-Airlines, die bereits von der Pandemie und von den Folgen des Ukraine-Krieges stark betroffen sind.

Gerade im Asienverkehr drohen Folgen, da die Konkurrenz wie Turkish Airlines und Emirates zusätzlich zu ihren heute günstigeren Kostenstrukturen einen geografischen Vorteil erhalten.

Die Hubs in Istanbul und Dubai wurden bereits ausgebaut, um Verlagerungen auf der Asienroute abfertigen zu können. Wenn es nicht gelingt, das Vereinigte Königreich, Norwegen und die Schweiz in die EU-Pläne einzubeziehen, droht jedoch auch im Transatlantikverkehr eine Verlagerung, da Flüge über diese Länder auf ihren langen Streckenabschnitten von den Plänen der EU unbelastet bleiben würden.

Luftverkehrssteuer: Zuletzt deutlich weniger Einnahmen

So viele Millionen Euro nahm Deutschland an Luftverkehrssteuer ein

2011	963
2012	943
2013	949
2014	989
2015	1.038
2016	1.068
2017	1.143
2018	1.193
2019	1.188
2020	350
2021	566

2021: vorläufiger Wert

Quellen: Bundesfinanzministerium, Statistisches Bundesamt
© 2022 IW Medien / iwd

iwd

Schon in den vergangenen zehn Jahren konnten insbesondere die Fluggesellschaften aus der Türkei und der Golfregion Marktanteile gewinnen, wobei im Vergleich zur EU günstigeres Kerosin und subventionierte Flughafeninfrastrukturen die Treiber waren. Allein Kerosin macht

zwischen 15 und 35 Prozent der Betriebskosten einer Airline aus. Dieser Effekt dürfte sich durch die künftig verpflichtende Beimischung von nachhaltigen Kraftstoffen (SAF) noch deutlich stärker auswirken.

Nachhaltige Kraftstoffe kosten derzeit fünf- bis zehnmal so viel wie fossiles Kerosin.

Wie schnell sich die Verkehrsströme im Luftverkehr an veränderte Wettbewerbsbedingungen anpassen, zeigen die Folgen des Ukraine-Kriegs. Im Zuge der Invasion sperrten die Länder der EU und Russland wechselseitig ihren Luftraum. Deshalb müssen die Airlines der betroffenen Länder auf der Asienroute erhebliche Umwege einplanen. Das hat beim coronabedingt stark ausgelasteten Frachtflugverkehr bereits sichtbare Folgen, da Fluglinien etwa aus China oder vom Persischen Golf von den Umwegen nicht betroffen sind.

Das gesamte Angebot an Flügen auf der Europa-Asienroute ist durch den Krieg deutlich gesunken, russische Anbieter fallen völlig aus (Grafik):

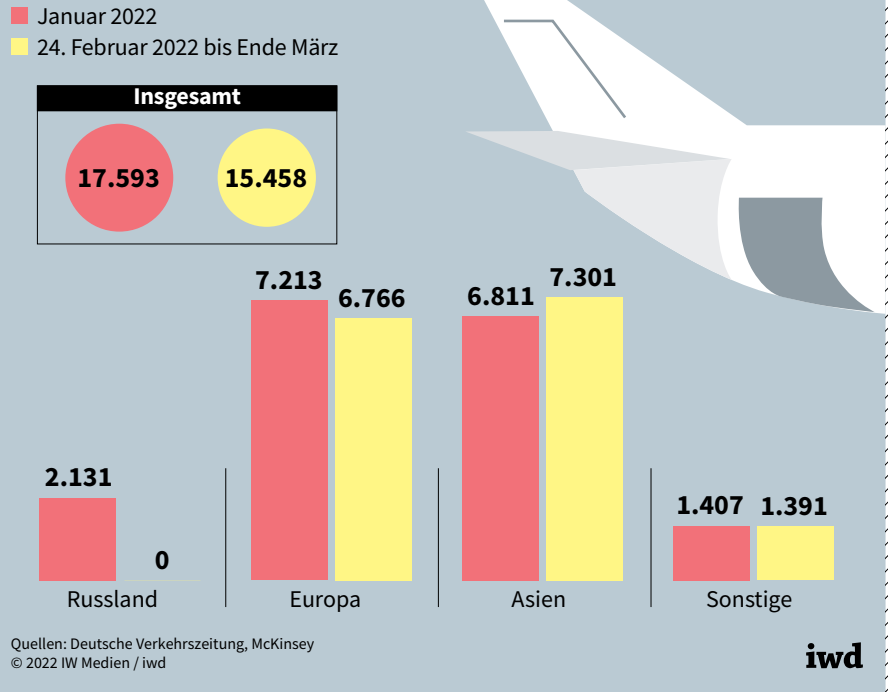
Auch die europäischen Airlines mussten ihre transportierten Frachttonnen um gut 6 Prozent reduzieren.

Das hat folgenden Grund: Durch die notwendig gewordenen Umwege steigt der Kraftstoffbedarf deutlich an. Die CO₂-Emissionen steigen um 3,16 Tonnen pro zusätzlich verbrauchter Tonne Kerosin. Ein Boeing-777-Frachter benötigt auf der Strecke Frankfurt – Peking jetzt etwa zehn Tonnen Treibstoff zusätzlich.

Da die EU-Frachter aufgrund der Umwege mehr Kraftstoff mitnehmen, sinkt die Zuladung. Asiatische Flug-

Ukraine-Krieg: Asiatische Fluggesellschaften profitieren

Angebot an Frachtflugtonnen nach Stammsitz der Airline



linien, die von den Umwegen ja nicht betroffen sind, steigerten in der Folge ihr Angebot um etwa 7 Prozent.

Dass die politisch gewünschte Verteuerung des Fliegens auch wettbewerbsneutraler möglich ist, zeigt die deutsche Luftverkehrssteuer (Grafik Seite 14):

Vor der Corona-Krise lag das Aufkommen aus der Luftverkehrssteuer bei knapp 1,2 Milliarden Euro, ursprünglich sollten die Einnahmen bei 1 Milliarde Euro gedeckelt werden.

Zum 1. April 2020 wurde die streckenbezogene Abgabe für Starts aus Deutschland noch einmal erhöht, für Kurzstreckenflüge sind nun 12,77 Euro und für Fernflüge bis zu 58,23 Euro fällig. Die Einnahmen

brachen aufgrund der Pandemie auf nur 350 Millionen Euro ein, erholten sich aber 2021 mit wieder zunehmendem Flugverkehr.

Die Steuer stellt zwar auch eine überdurchschnittliche Belastung für heimische Fluggesellschaften dar, aber nur, weil diese insgesamt aufgrund ihrer überwiegend von Deutschland abgehenden Flüge mehr als ausländische Wettbewerber zahlen müssen. Pro von Deutschland angetretenem Flug werden in- und ausländische Airlines hingegen gleich stark belastet, da das Ziel des Tickets – und nicht der erste von Deutschland abgehende Streckenabschnitt über die in drei Entfernungsstufen gestaffelte Abgabenhöhe – entscheidet.

Impressum

Herausgeber: Institut der deutschen Wirtschaft Köln e.V. · Präsident: Arndt Günter Kirchhoff · Direktor: Prof. Dr. Michael Hüther · Mitglieder: Verbände und Unternehmen in Deutschland
 Redaktionsleiter: Jork Herrmann (verantwortlich) · Redaktion: Berit Schmiedendorf (stellv.), Andreas Wodok (Textchef), Lara Kamann, Florian Janssen, Alexander Weber
 Grafik: IW Medien GmbH · E-Mail: iwd@iwkoeln.de · Bezugspreis: € 12,19/Monat inkl. Versand und MwSt., Erscheinungsweise 14-täglich · Abo-Service: Friederike Ennsberger, Telefon: 0221 4981-450, ennsberger@iwkoeln.de · Verlag: Institut der deutschen Wirtschaft Köln Medien GmbH, Postfach 10 18 63, 50458 Köln · Telefon: 0221 4981-0 · Druck: Henke GmbH, Brühl · Rechte für Nachdruck oder elektronische Verwertung über: lizenzen@iwkoeln.de · Zur Abwicklung des Vertriebs erforderliche Daten werden nach den Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes verwaltet, E-Mail: datenschutz-iwd@iwmedien.de.



Zahl der Woche



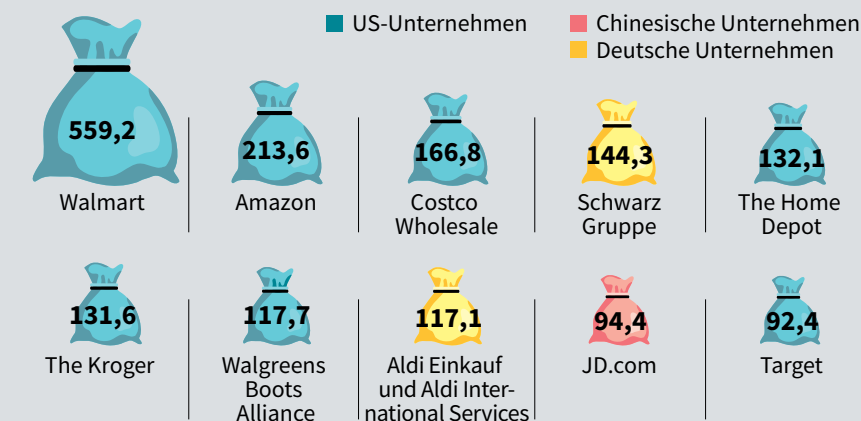
mehr als im Vorjahr kosteten Wohnimmobilien im Jahr 2021 in Deutschland. Das zeigt der Häuserpreisindex des Statistischen Bundesamts. Demnach erreichte der Preisanstieg mit plus 12,2 Prozent im vierten Quartal 2021 gegenüber dem entsprechenden Vorjahresquartal einen neuen Rekordwert seit Beginn der Zeitreihe, die immerhin bis ins Jahr 2000 zurückreicht. Von 2019 auf 2020 hatten sich die Wohnimmobilien um „nur“ 7,8 Prozent verteuert. Allerdings kommt es bei der Preisentwicklung auch auf die Art der Wohnimmobilie und den Standort an. So stiegen die Kaufpreise für Ein- oder Zweifamilienhäuser in dünn besiedelten ländlichen Kreisen besonders stark – und zwar um 15,9 Prozent zwischen dem vierten Quartal 2020 und dem vierten Quartal 2021. Die Preise von Eigentumswohnungen legten dort im selben Zeitraum um 13,2 Prozent zu.

Top-Liste: Giganten des Handels

Der amerikanische Einzelhandelskonzern Walmart betreibt riesige SB-Warenhäuser, Discounter, kleinere Lebensmittelgeschäfte namens Neighbourhood Markets sowie Cash-and-Carry-Märkte für den Großhandel und ist in 24 Ländern präsent. Obwohl Walmart für niedrige Preise und damit auch für niedrige Gewinnmargen bekannt ist, steht der Konzern aufgrund seines riesigen Filialnetzes mit weitem Abstand an der Spitze der weltweit umsatzstärksten Einzelhandelsunternehmen. Amazon konnte im Jahr 2020 aufgrund der Corona-Krise zwar fast 35 Prozent mehr umsetzen als 2019, dennoch kommt der Online-Händler nicht mal auf die Hälfte des Walmart-Umsatzes. Unter den Top Ten der Handelsgiganten befinden sich mit Aldi und der Schwarz Gruppe, zu der die Discounter Lidl und Kaufland gehören, auch zwei deutsche Unternehmen.

Einzelhandel: Buy American

So viele Milliarden Dollar setzten die zehn größten Einzelhändler der Welt im Jahr 2020 um



Aldi: geschätzter Umsatz
Quelle: Deloitte
© 2022 IW Medien / iwd

Neu

Neu auf iwd.de:



Schwarzarbeit im Haushalt

Etwa vier Millionen Haushalte in Deutschland lassen sich beim Putzen, Waschen und ähnlichen Tätigkeiten unterstützen. Doch in neun von zehn Fällen ist die Haushaltshilfe nicht angemeldet. Auf welchem Weg die Bundesregierung diese Form der Schwarzarbeit verdrängen will, lesen Sie auf iwd.de.