



Mobilität. Will Deutschland seine klimapolitischen Ziele erreichen, muss vor allem der Verkehrssektor hierzulande in großem Umfang Treibhausgasemissionen einsparen. Beim Umstieg auf Elektroautos ist Deutschland allerdings kein Vorreiter, auch wenn die Ladeinfrastruktur bereits besser ausgebaut ist als in vielen anderen EU-Ländern. Mehr Tempo bei der E-Mobilität zu machen, ist in jedem Fall alternativlos, sagt IW-Verkehrsexperte Thomas Puls im iwd-Interview. Die Möglichkeiten, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern und dadurch Emissionen zu verringern, seien eng begrenzt. —> [Seiten 2-6](#)

Konjunktur
Die Corona-Pandemie und der Ukraine-Krieg haben in Deutschland innerhalb von drei Jahren zu ökonomischen Verlusten von 420 Milliarden Euro geführt.
—> [Seite 7](#)

Europäische Union
Ein neues EU-Notfallinstrument soll dafür sorgen, dass die Funktionsfähigkeit des Binnenmarktes in künftigen Krisenfällen gewährleistet bleibt.
—> [Seiten 10-11](#)

Emissionen senken mit E-Autos

Mobilität. Um die europäischen Klimaziele zu erreichen, braucht es große CO₂-Einsparungen im Verkehrssektor. Das soll vor allem dadurch gelingen, dass Verbrenner durch Elektroautos ersetzt werden. Die EU-Mitgliedsstaaten sind beim Umstieg auf die E-Mobilität unterschiedlich weit vorangekommen. Das Nicht-EU-Mitglied Norwegen könnte als Vorbild dienen, aber auch dort gibt es Licht und Schatten.

Die Europäische Union will ihren CO₂-Ausstoß Stück für Stück senken. Für den Verkehrssektor hat sie sich ambitionierte Ziele gesetzt. Die Gesamteinsparung wird dabei auf

95 Prozent der nationalen Ebene heruntergebrochen, nicht jedes Mitglied ist deshalb gleichermaßen betroffen. Im Westen und Norden sind die EU-Vorgaben strenger als im Osten.

Bis 2030 soll Schweden seine Emissionen im Verkehrssektor gegenüber 2005 um 40 Prozent reduzieren. Bulgarien muss dagegen nichts einsparen.

Deutschland soll die Emissionen um 38 Prozent verringern und hat damit eines der ambitioniertesten Ziele.

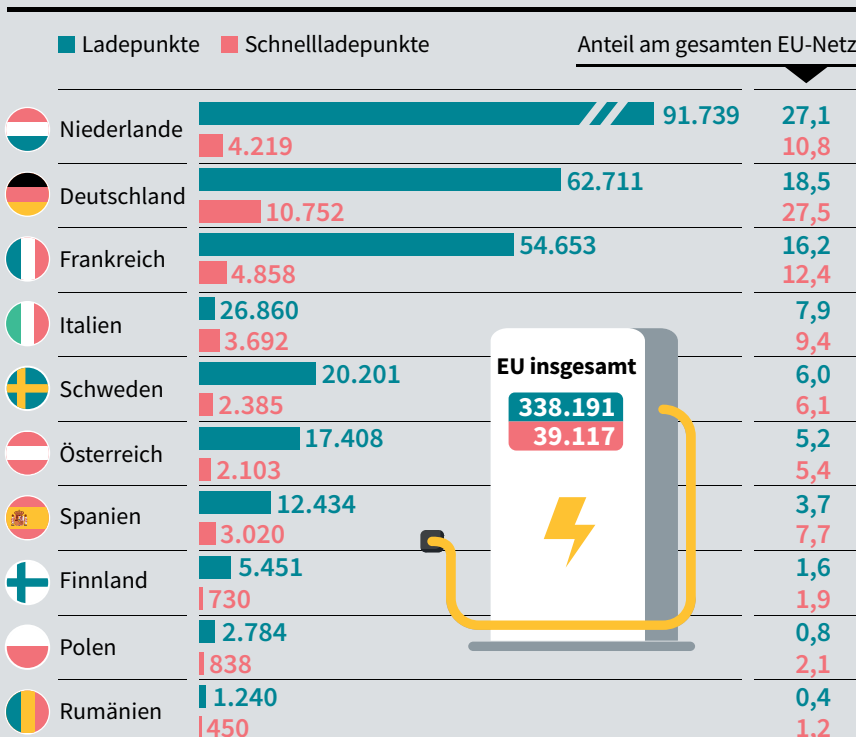
Im Schnitt verursacht der Straßenverkehr 95 Prozent aller dem Verkehrssektor zuzuordnenden Emissionen. Entsprechend setzen die EU-Staaten hier an. Um die EU-Ziele zu erreichen, soll vor allem der Anteil der Elektroautos in den Fahrzeugflotten der einzelnen Länder wachsen. Denn: Die Emissionen von Autos mit Elektroantrieb fallen wegen der Logik der Sektorentrennung im Stromsektor an, deshalb gelten diese Pkw im Verkehr als Null-Emissions-Fahrzeuge.

Sucht man nach einem Land, das beim Umstieg auf E-Mobilität besonders weit ist, lohnt ein Blick in den Norden Europas – über die EU-Grenzen hinaus (Grafik Seite 3):

In Norwegen hatten im Jahr 2021 bereits 65 Prozent der neu zugelassenen Pkw einen Elektroantrieb. Dazu kamen knapp 22 Prozent Plug-in-Hybride.

E-Ladesäulen: In den Niederlanden weit verbreitet

So viele öffentliche Ladepunkte gab es im Jahr 2021



Schnellladepunkte: Leistung von mehr als 22 Kilowatt

Quelle: European Alternative Fuels Observatory

© 2022 IW Medien / iwd

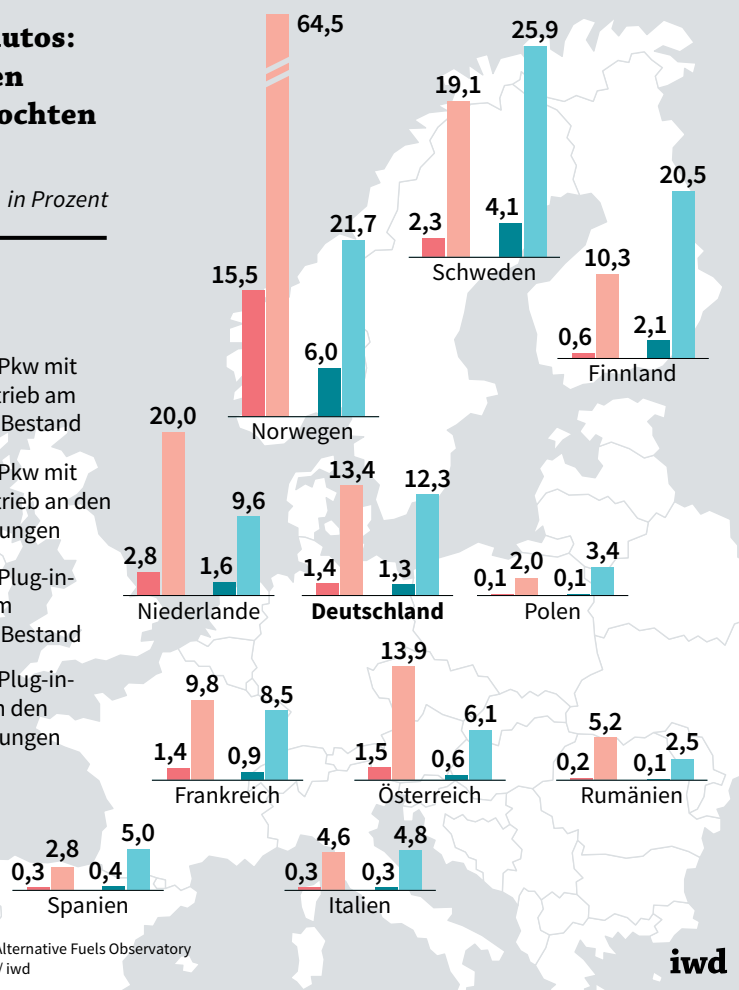
Elektroautos: Norwegen unangefochten vorn

im Jahr 2021 in Prozent

- Anteil der Pkw mit Elektroantrieb am gesamten Bestand
- Anteil der Pkw mit Elektroantrieb an den Neuzulassungen
- Anteil der Plug-in-Hybride am gesamten Bestand
- Anteil der Plug-in-Hybride an den Neuzulassungen

Länderauswahl

Quelle: European Alternative Fuels Observatory
© 2022 IW Medien / iwd



In der EU war Schweden mit gut 19 beziehungsweise 26 Prozent im vergangenen Jahr Spitzenreiter in Sachen E-Mobilität.

Reine Verbrenner sind in Norwegen bei den Neuzulassungen inzwischen ein Nischenprodukt. Und auch fast 16 Prozent der gesamten Flotte fahren bereits komplett elektrisch, 6 Prozent als Plug-in-Hybrid. Also alles super bei den Skandinaviern? Nicht ganz. Denn der massive Ausbau der E-Mobilität hat seinen Preis. Studien beziffern die Kosten der Förderung von Elektroautos im Jahr 2019 auf mehr als 1.300 Euro je gesparte Tonne CO₂ in Norwegen. Zum Vergleich: Für diese Summe könnte man zwischen 15 und 20 Tonnen CO₂ in den unter den europäischen Emissionshandel fallenden Branchen einsparen.

Trotz der hohen Kosten wird der Kauf von Elektroautos in Europa weiter gefördert, denn es fehlt an Alternativen, um Emissionen zu reduzieren. Nirgends wird aber so viel Geld in die Subventionierung von Elektro- und Hybridautos gesteckt wie in Norwegen.

Generell fällt auf: In Skandinavien haben Plug-in-Hybride einen vergleichsweise hohen Anteil an den Neuzulassungen und Fahrzeugflotten. In den Niederlanden oder Frankreich verkaufen sich reine Stromer besser.

In anderen Teilen der EU spielen Autos mit elektrischen Antrieben dagegen bisher kaum eine Rolle. Während in Osteuropa oft gebrauchte Fahrzeuge importiert werden statt neue zugelassen, setzt Italien als Alternative zu Benzin und Diesel

bislang eher auf Gas. Spanien kommt beim Umstieg auf erneuerbare Quellen ebenso nur langsam voran.

Ein Grund für die Skepsis gegenüber Elektroantrieben könnte in der öffentlichen Ladeinfrastruktur einiger Länder liegen.

Damit Elektroautos für große Teile der Bevölkerung attraktiv werden, braucht es entsprechend viele Ladepunkte. Denn niemand will mit der Sorge losfahren, liegen zu bleiben. Bei der Verteilung der Ladepunkte gibt es innerhalb der Europäischen Union allerdings eine massive Unwucht (Grafik Seite 2):

In Deutschland, Frankreich und den Niederlanden befinden sich rund 62 Prozent aller öffentlichen Ladepunkte in der EU.

Großflächige und bevölkerungsreiche Länder wie Spanien und Polen besitzen dagegen fast keine frei zugängliche Ladeinfrastruktur.

Bisher ist das noch kein größeres Problem, da viele heutige Nutzer von Elektroautos ein Haus mit eigenem Ladepunkt besitzen. Für eine umfassende Verbreitung der E-Mobilität ist das fehlende öffentliche Ladenetz jedoch ein echter Hemmschuh.

Auch beim Blick auf die Ladegeschwindigkeiten zeigen sich Probleme. Viele der derzeit aktiven Ladepunkte verfügen über weniger als 22 Kilowatt Leistung. Schnellladevorgänge sind damit nicht möglich. In Deutschland ist das anders – knapp 10.800 Ladepunkte mit einer Leistung von mehr als 22 Kilowatt gab es bundesweit im Jahr 2021.

Um die Klimaziele zu erreichen und um auf das EU-Verbot von neuen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor im Jahr 2035 vorbereitet zu sein, bedarf es eines massiven Ausbaus der Ladepunkte – und das europaweit. Die Mitgliedsstaaten sollten hier enger zusammenarbeiten, um die Voraussetzungen für die Verkehrswende zu schaffen.

Interview. Um die ambitionierten Klimaschutzziele der Bundesregierung im Verkehrssektor zu erreichen, ist der Umstieg auf E-Mobilität der einzige Weg, sagt **Thomas Puls**, Senior Economist für Verkehr und Infrastruktur im IW. Die Möglichkeiten, die Emissionen durch ein Tempolimit, flüssigeren Verkehr oder teilweisen Umstieg auf den Schienentransport zu senken, seien begrenzt.



Foto: IW Medien

„Der umfassende Umstieg auf E-Autos ist alternativlos“

Aufgrund der Energiekrise nahmen die Debatten über autofreie Tage und ein Tempolimit zuletzt wieder an Fahrt auf. Was halten Sie davon?

Die vier autofreien Sonntage im Jahr 1973 sind zwar im Gedächtnis der Bevölkerung geblieben, eine Wirkung konnte man aber damals nicht nachweisen.

Was das Tempolimit angeht: Klar ist, dass der Energieverbrauch eines Fahrzeugs mit höheren Geschwindigkeiten steigt. Energetisch macht es einen großen Unterschied, ob ich 120 oder 180 Kilometer pro Stunde fahre. Aber ob ein Verbot hier der richtige Weg wäre? Die Autofahrer haben auf die steigenden Spritpreise

bereits freiwillig damit reagiert, dass sie auf Autobahnen bewusst langsamer fahren und so Sprit sparen.

Werden die Preise für Benzin und Diesel noch einmal auf ein niedrigeres Niveau zurückkehren?

Die Bundesbürger werden sich wohl leider noch recht lange auf hohe Spritpreise einstellen müssen – insbesondere beim Diesel, wo die Lage deutlich schlechter aussieht als beim Benzin. Es könnte sogar sein, dass wir aufgrund der weltweiten Angebots- und Nachfragesituation im ersten Quartal des Jahres 2023 Probleme bei der Versorgung mit Diesel bekommen.

Um die deutschen Klimaziele zu erreichen, müssen auch im Ver-

kehrssektor massiv Emissionen eingespart werden. Wie ist der aktuelle Stand?

Um das Ziel zu erreichen, müssten sich die Verkehrsemissionen hierzulande bis 2030 um 48 Prozent gegenüber 2019 reduziert haben. Das ist, vorsichtig ausgedrückt, ambitioniert. Von 1990 bis 2019 haben sich die Emissionen des Pkw-Verkehrs zwar um rund 13 Prozent verringert, dafür stiegen sie im Verkehr mit Nutzfahrzeugen allerdings an.

„Schuld“ daran ist unter anderem der europäische Binnenmarkt – bei mehr Handel zwischen den Ländern liegt es in der Natur der Sache, dass der Güterverkehr zunimmt. Es wird also keinen Rückgang im Verkehrs-

aufkommen geben, weswegen beim Antrieb angesetzt werden muss.

Der Elektroantrieb gilt als die Zukunft im Verkehr. Was kann Deutschland von anderen Ländern lernen?

Eine der wenigen Möglichkeiten für Deutschland, die Klimaschutzziele im Verkehr einzuhalten, ist es, den Bestand an E-Autos deutlich zu erhöhen. Wir haben derzeit um die 48 Millionen Pkw in Deutschland, davon rund 1,5 Millionen elektrisch angetriebene. Bis 2030 bräuchten wir 15 Millionen davon im Bestand, die Zahl müsste sich also in knapp sieben Jahren verzehnfachen. Gegen Ende des Jahrzehnts dürften dann zudem keine anderen Autos mehr zugelassen werden.

Mit gutem Beispiel voran geht unter anderem Norwegen. Die Skandinavier haben den Bau von Elektroautos massiv gefördert und sind nun bei den Neuzulassungszahlen ein echter Vorreiter. Es dauert aber natürlich, bis sich Neuzulassungen im Bestand so niederschlagen, dass tatsächlich auch die Emissionen sinken.

Auch die deutschen Autobauer setzen inzwischen stark auf elektrische Antriebe. Wie stehen die Firmen im internationalen Vergleich da?

Das kommt ganz darauf an, in welche Länder man schaut. In China – einem sehr wichtigen Markt – ist der Anteil deutscher Autos an den elektrischen Neuzulassungen im Vergleich zum Marktanteil bei Verbrennern gering. In den meisten anderen Märkten verkaufen sich deutsche E-Autos aber ähnlich gut wie jene mit herkömmlichem Antrieb. Die deutschen Hersteller müssen sich da aus meiner Sicht keine Sorgen machen.

Anders sieht die Lage allerdings in der Zuliefererindustrie aus. Gerade unter den kleinen und mittelständli-

chen Betrieben gibt es viele, die auf Produkte im Bereich des Verbrennungsmotors spezialisiert sind. Die großen Zulieferer können einfach Kompetenzen im Bereich Elektronik zukaufen, für die anderen kann es problematisch werden.

Viele chinesische Anbieter drängen auf den europäischen Automarkt. Können die heimischen Marken mit- und gegenhalten?

Wenn in Europa chinesische Autos in großem Stil verkauft werden sollen, dann müssten die chinesischen Firmen diese auch in Europa bauen. Einen Kleinwagen oder Ähnliches von China nach Europa zu verschiffen, wäre aufgrund der Trans-

jedes Jahr mehr dazu, als abgearbeitet werden. Das trifft auch die Wirtschaft: In einer Befragung des IW im Sommer 2022 gaben gut acht von zehn der teilnehmenden Unternehmen an, durch Infrastrukturmängel in ihrer allgemeinen Geschäftstätigkeit beeinträchtigt zu sein, rund ein Viertel von ihnen deutlich. Der Anteil der Firmen, die sich gar nicht beeinträchtigt fühlen, hat sich seit 2013 halbiert.

Kann der Schienenverkehr für Entlastung sorgen?

Leider nicht, dafür sind die Mengenverhältnisse zu weit auseinander. Ein Beispiel dazu: Rund 8 Prozent des Transportaufkommens



„Mit Blick auf den Autobahnverkehr hat Deutschland ein großes Infrastrukturproblem – allein 4.000 Autobahnbrücken sind in naher Zukunft sanierungsbedürftig.“



portkosten enorm unwirtschaftlich. Ich glaube auch nicht, dass höherpreisige Elektroautos aus China in absehbarer Zeit Marktanteile in Europa gewinnen werden. Das würde zunächst einmal einen umfassenden Aufbau von Infrastruktur und Logistik benötigen.

Auch ein fließender Verkehr sorgt nachweislich für weniger Emissionen. Wie sieht da die Entwicklung in Deutschland aus?

Was den Autobahnverkehr angeht, hat Deutschland ein großes Infrastrukturproblem. Wir haben einen riesigen Reparaturbedarf, allein 4.000 Autobahnbrücken sind in naher Zukunft sanierungsbedürftig – und höchstwahrscheinlich kommen

deutscher Lkw werden weiter als 300 Kilometer transportiert – eine Entfernung, bei der die Schiene anfängt, eine passende Alternative zu sein. Diese 8 Prozent wären für den Schienenverkehr aber schwer zu stemmen, weil die zu transportierende Menge dann um 70 Prozent steigen würde.

In dieser Hinsicht können also nur wenig Emissionen eingespart werden und die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs – also der umfassende Umstieg auf Elektroautos – erweist sich somit als recht alternativlos. Dazu braucht es unter anderem eine flächendeckende öffentliche Ladeinfrastruktur, die jetzt angegangen werden muss.

Autofahrer gehen vom Gas

Verkehr. Die Preise für Diesel und Benzin sind in diesem Jahr in die Höhe geschossen. Das Institut der deutschen Wirtschaft hat untersucht, welche Auswirkungen dies auf das Fahrverhalten der Bundesbürger hatte.

Sprit war in diesem Jahr so teuer wie nie: Dieselmotorkraftstoff kostete zwischenzeitlich bis zu 50 Prozent mehr als im Jahr 2021, der Preis für Benzin lag am Höchststand rund 40 Prozent über dem des Vorjahres.

Ob die Bürger auf die hohen Spritpreise mit verändertem Fahrverhalten reagiert haben, haben IW-Wissenschaftler anhand des Fahrgeschehens auf Autobahnen in Nordrhein-Westfalen untersucht. Dazu verglichen sie die Daten der Bundesanstalt für Straßenwesen von Mitte Mai bis

Ende August 2022 hinsichtlich Zahl und gefahrener Geschwindigkeit der Pkw auf Autobahnabschnitten ohne Tempolimit mit den Vorjahresdaten. Das Ergebnis:

Die Menschen fahren nicht weniger, dafür aber langsamer und somit kraftstoffsparender.

Die Zahl der auf dem untersuchten Teilnetz gefahrenen Pkw hat sich leicht um rund 0,6 Prozent erhöht. Für die Zunahme verantwortlich waren aber allein Autofahrer, die selbst ohne Tempolimit nicht schneller als

die Richtgeschwindigkeit von 130 Kilometern pro Stunde (km/h) fuhren. Dafür waren deutlich weniger Autos schneller unterwegs (Grafik):

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum fuhren im Sommer 2022 gut 17 Prozent weniger Pkw schneller als 130 km/h.

Mit einem Minus von rund 20 Prozent war der Rückgang besonders stark bei jenen Pkw, die zwischen 140 und 160 km/h fuhren. Gut 18 Prozent weniger Autos waren mit mehr als 160 km/h unterwegs. Da gerade in den verkehrsärmeren Stunden trotz möglicher freier Fahrt insgesamt weniger Bundesbürger schneller als die Richtgeschwindigkeit fuhren, liegt der Schluss nahe, dass sie bewusst vom Gas gingen, um Kraftstoff zu sparen.

Das Verkehrsaufkommen verschob sich zudem im Tagesverlauf. Im Sommer 2022 waren zwischen 4 und 7 Uhr morgens deutlich mehr Autos unterwegs als im Vorjahr. Eine Erklärung: Durch die Aufhebung von Pandemiebeschränkungen gab es wieder mehr Pendlerverkehr.

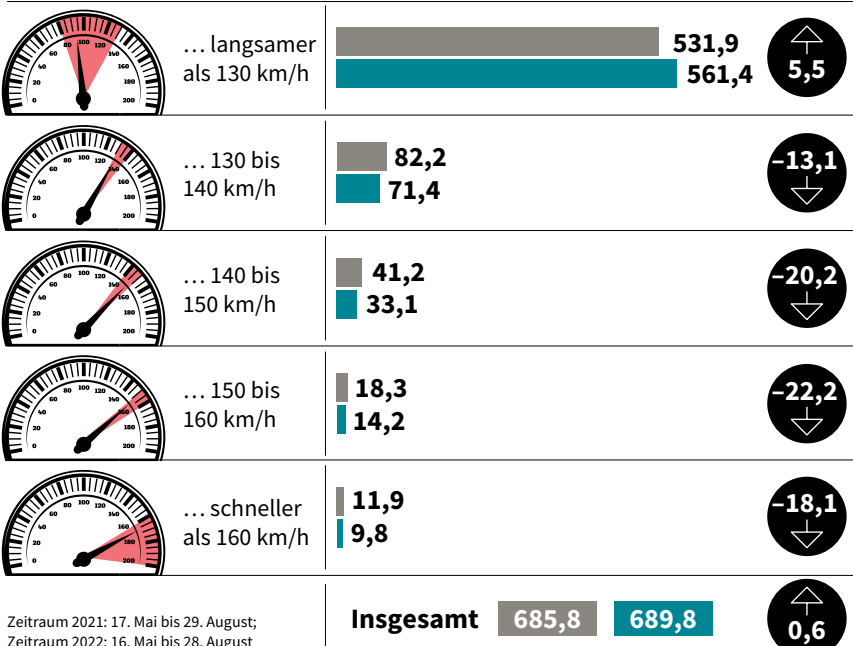
Gleichzeitig sank das Verkehrsaufkommen ab 16 Uhr. Das deutet darauf hin, dass die Menschen ihre Freizeitfahrten mit dem Auto stärker eingeschränkt haben – eine weitere kraftstoffsparende Maßnahme.

Bundesbürger sparen Kraftstoff

So viele Millionen Pkw fuhren im Sommer dieser Jahre auf Autobahnabschnitten ohne Geschwindigkeitsbegrenzung in Nordrhein-Westfalen ...



■ 2021 ■ 2022 ■ Veränderung in Prozent



Zeitraum 2021: 17. Mai bis 29. August;
Zeitraum 2022: 16. Mai bis 28. August
Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen
© 2022 IW Medien / iwd

420 Milliarden Euro Verlust

Konjunktur. Wenn es weder Pandemie noch einen Ukraine-Krieg geben würde, wäre die Wirtschaftsleistung in Deutschland in den Jahren 2020 bis 2022 um mehrere Hundert Milliarden Euro höher ausgefallen. Das größte Minus gab es im privaten Konsum: Im Schnitt hat jeder Bundesbürger aufgrund der Krisen in den zurückliegenden drei Jahren rund 5.000 Euro weniger ausgegeben.

Was wäre, wenn? Wenn keine Pandemie die Welt aus den Fugen gebracht hätte? Und Putin keinen Angriffskrieg in der Ukraine gestartet hätte? Wenn es also keine Lockdowns, keine geschlossenen Grenzen, keine Lieferkettenprobleme und keine Energieverknappung gegeben hätte? Dann sähen die Welt und die Wirtschaft anders aus. Zu welchen Wertschöpfungsverlusten die Krisen der vergangenen drei Jahre in Deutschland geführt haben, hat nun das Institut der deutschen Wirtschaft berechnet. Dafür wurde der tatsächlichen Entwicklung ein kontrafaktischer Konjunkturverlauf gegenübergestellt, der auf der IW-Konjunkturprognose vom Dezember 2019 aufbaut, die damals erwartete wirtschaftliche Entwicklung für 2020 unterstellt und für 2021 und 2022 fortschreibt. Das Ergebnis (Grafik):

Von 2020 bis 2022 ist das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland aufgrund der Corona-Pandemie und des Ukraine-Kriegs um rund 420 Milliarden Euro geringer ausgefallen, als es ohne diese Ereignisse wahrscheinlich der Fall gewesen wäre.

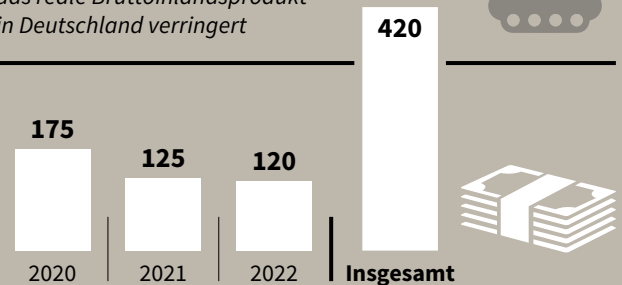
Zum Vergleich: Die gesamten Wertschöpfungsverluste während der globalen Finanzkrise von Mitte 2008 bis Anfang 2011 summierten sich in Deutschland auf 500 Milliarden Euro.

Wie setzt sich das Minus von 420 Milliarden Euro zusammen? Den größten Einbruch gab es im ersten Jahr der Corona-Pandemie: 2020 belief sich der Wertschöpfungsverlust auf rund 175 Milliarden Euro – allein 100 Milliarden Euro resultierten aus dem starken Wirtschaftseinbruch im zweiten Quartal, als der erste Lockdown in Deutschland und in vielen anderen Staaten verhängt wurde.

Im zweiten Corona-Jahr 2021 kam es vor allem im ersten Quartal zu deutlichen Wirtschaftsausfällen, wobei im Jahresverlauf aufgrund der weltweit gestörten Lieferketten zusätzliche Produktionsprobleme auftraten, die in erster Linie die Industriebetriebe trafen. Die krisenbedingten BIP-Einbußen betragen 2021 somit etwa 125 Milliarden Euro.

Wertschöpfungsverluste: Die Kosten der Krisen

Um so viele Milliarden Euro haben die Folgen der Corona-Pandemie und des Ukraine-Kriegs das reale Bruttoinlandsprodukt in Deutschland verringert



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

iwd

Das dritte Corona-Jahr startete dagegen recht dynamisch: Das erste Quartal 2022 war zunächst von einer Phase der wirtschaftlichen Belebung gekennzeichnet, die allerdings abrupt mit der russischen Invasion in der Ukraine endete. Hinzu kommen weiterhin pandemiebedingte Störungen der globalen Lieferketten sowie Kaufkraftverluste infolge gestiegener Preise. Die Kosten aufgrund von Krieg und Pandemie beziffert das IW für das gesamte laufende Jahr auf etwa 120 Milliarden Euro.

Über alle drei Krisenjahre hinweg dominieren die Ausfälle im privaten Konsum: Aufgrund eingeschränkter Einkaufsmöglichkeiten während der Lockdowns sowie der seit Mitte 2021 steigenden Inflation, die die Kaufkraft der privaten Haushalte schwächt, ergeben sich in der Summe Konsumeinbußen von rund 400 Milliarden Euro – das entspricht rund 5.000 Euro je Einwohner.

IW-Kurzbericht 91/2022

Michael Grömling: Ökonomische Verluste in Deutschland durch Pandemie und Krieg

iwkoeln.de/verluste

Wettbewerbsfähigkeit steht auf dem Spiel

Lohnstückkosten. Im internationalen Vergleich bleibt Deutschland ein teurer Standort für die Industrieproduktion. Angesichts der drohenden Rezession ist es besonders bedenklich, dass die Lohnstückkosten im Verarbeitenden Gewerbe in jüngster Zeit wieder stärker gestiegen sind als in den Konkurrenzländern.

Geschwächt durch die Corona-Pandemie und die Auswirkungen des Ukraine-Kriegs steht die deutsche Wirtschaft vor einer Rezession (siehe iwd 21/2022). Ein wichtiger Krisenfaktor sind die dramatisch gestiegenen Energiekosten, die auch die allgemeine Inflationsrate nach oben treiben – im September 2022 auf 10 Prozent.

In den anstehenden Tarifrunden zeichnen sich vor diesem Hintergrund hohe Lohnforderungen ab. Die deutsche Industrie würde damit zugleich von steigenden Energie- und Arbeitskosten und dem Konjunkturunbruch in die Zange genommen. Für die Betriebe geht es nun darum, weiterhin zu wettbewerbsfähigen Kosten produzieren zu können.

Dass das deutsche Verarbeitende Gewerbe im internationalen Vergleich schon vor dem Ukraine-Krieg keinen leichten Stand hatte, zeigt der Blick auf die Relation von Arbeitskosten zur Produktivität – die Lohnstückkosten (Grafik):

Im Vergleich von 28 Ländern hatte die Industrie in Deutschland 2021 die siebthöchsten Lohnstückkosten – sie schnitt damit unter anderem deutlich schlechter ab als die USA, Japan, die Niederlande und Spanien.

Insgesamt kamen die untersuchten Länder auf einen Lohnstückkostenvorteil gegenüber der deutschen Konkurrenz von 12 Prozent.

Das Problem für das hiesige Verarbeitende Gewerbe sind vor allem die im internationalen Vergleich fünfthöchsten Arbeitskosten:

Durchschnittlich liegen Löhne, Sozialbeiträge und die weiteren Personalkosten im Ausland um 20 Prozent unter dem deutschen Niveau.

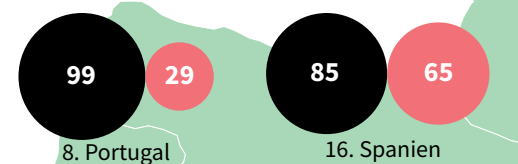
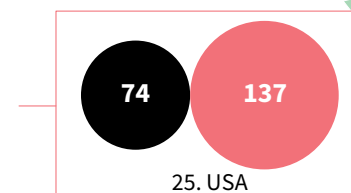
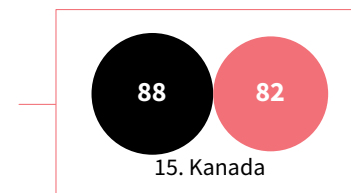
Diesen Nachteil kann die deutsche Industrie auch nicht durch ihre vergleichsweise hohe Produktivität, also die Bruttowertschöpfung je Arbeitsstunde, wettmachen. Zudem haben die Wettbewerber den Produktivitätsrückstand gegenüber Deutschland seit 2018 von 12 auf 8 Prozent verringert.

Immerhin blieben die Lohnstückkosten in den beiden zurückliegenden Corona-Jahren in Deutschland nahezu konstant – in erster Linie, weil sich die Arbeitskosten je Stunde nur moderat erhöhten –, während sie im Durchschnitt der ausländischen Konkurrenz um gut 4 Prozent stiegen.

Im laufenden Jahr hat sich dieser Trend allerdings nicht fortgesetzt – im Gegenteil:

Lohnstückkosten und Produktivität international

im Verarbeitenden Gewerbe im Jahr 2021, Deutschland = 100



Lohnstückkosten: Verhältnis von Arbeitskosten je Beschäftigtenstunde in Euro zur Produktivität; Produktivität: Bruttowertschöpfung je geleistete Stunde in Euro

Quellen: Deutsche Bundesbank, Eurostat, nationale Quellen, OECD, Statistisches Bundesamt, Institut der deutschen Wirtschaft
© 2022 IW Medien / iwd

Im ersten Halbjahr 2022 legten die Lohnstückkosten in der deutschen Industrie gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 4,9 Prozent zu – im Ausland gab es durchschnittlich nur ein Plus von 2,8 Prozent.

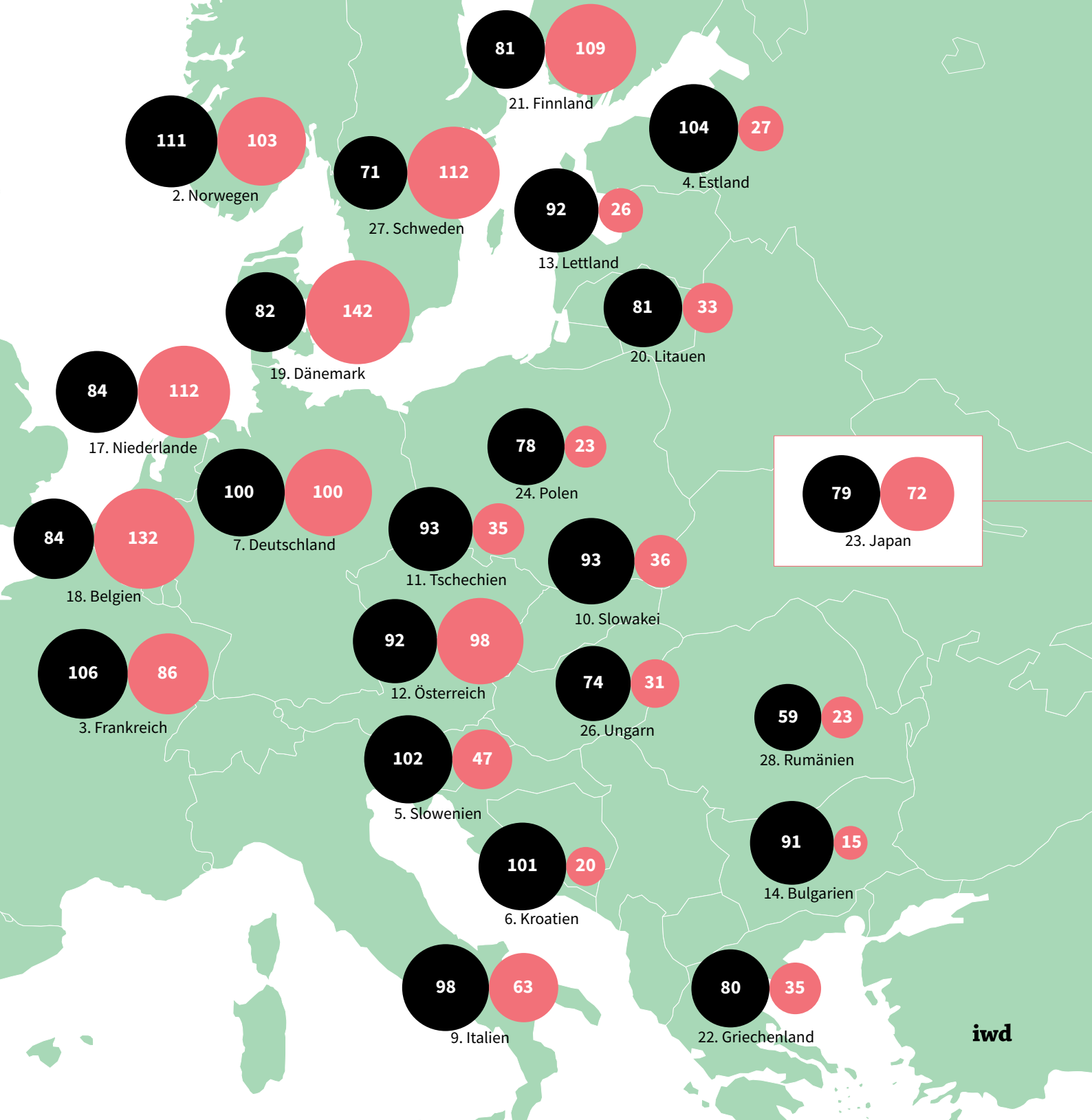
Das ist vor allem deshalb problematisch, weil der zu erwartende Konjunkturerinbruch gerade das

Verarbeitende Gewerbe treffen dürfte, das bis heute die corona-bedingte Produktionslücke nicht schließen konnte. Zugleich werden viele Unternehmen aufgrund des Fachkräftemangels auch in der absehbaren Krise ihre Beschäftigten halten. Das dürfte die Lohnstückkosten weiter nach oben treiben und den Betrieben noch weniger Spiel-

raum für dringend benötigte Investitionen in den Klimaschutz und die Digitalisierung lassen.

Aus IW-Trends 3/2022

Christoph Schröder: Lohnstückkosten im internationalen Vergleich – Kostenwettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie in Zeiten multipler Krisen
iwkoeln.de/lohnstueckkosten_krisen



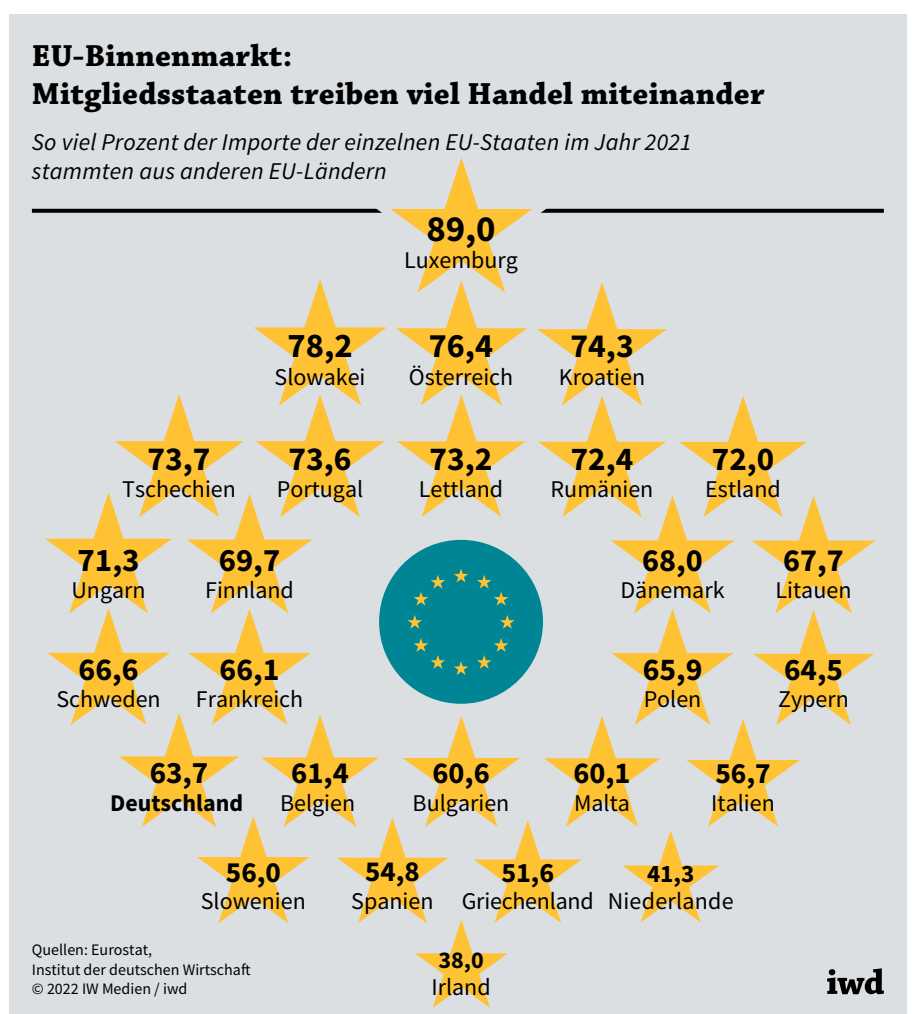
Ein Schutzschirm für den Binnenmarkt

Europäische Union. Eine der wichtigsten Errungenschaften der EU ist der Binnenmarkt. Die Corona-Pandemie und der Ukraine-Krieg haben jedoch gezeigt, wie verletzlich dieses Konstrukt und wie abhängig die Staatengemeinschaft von Lieferungen aus Drittstaaten ist. Ein neues EU-Notfallinstrument soll künftig die Versorgung der Mitgliedsstaaten mit Waren und Dienstleistungen sicherstellen, die von einer Krise betroffen sind.

Corona und der Krieg in der Ukraine haben dazu geführt, dass Waren, die sonst jederzeit zu haben waren, plötzlich knapp sind: Zu Pandemiebeginn waren es medizinische Masken, Beatmungsgeräte und Desinfektionsmittel. Seit dem russischen Angriffskrieg sind Gas, Weizen, Speiseöl und Kabelbäume begehrte Güter. Die Ursachen für diese Knappheiten sind neben einer gestiegenen Nachfrage meist politischer Natur: Sanktionen, geschlossene Grenzen, Ausfuhrverbote.

Zu Beginn der Corona-Pandemie haben viele EU-Länder ihre Grenzen dichtgemacht, innerhalb der Gemeinschaft war es über Monate nicht ohne Weiteres möglich, von jedem Mitgliedsland in ein anderes zu reisen. Eigentlich verstößt diese Abschottung gegen die Regeln des Binnenmarktes, der den freien Verkehr von Waren, Dienstleistungen und Personen innerhalb der EU-Staatengemeinschaft garantiert. Doch die Angst vor dem Coronavirus war in der ersten Jahreshälfte 2020 und auch noch zu Jahresbeginn 2021 so groß, dass viele Staaten ihre Grenzen schlossen. Auch Ausfuhrverbote existierten, etwa für medizinische Schutzkleidung oder Impfstoffe.

Damit das nicht wieder passiert, hat die EU-Kommission Mitte September einen Vorschlag für ein Not-



fallinstrument für den Binnenmarkt vorgestellt: das Single Market Emergency Instrument, kurz SMEI. Dessen vorrangiges Ziel ist es, den Binnenmarkt auch in Krisenzeiten funktionsfähig zu halten, also dafür zu sorgen, dass der freie Verkehr von

Waren, Dienstleistungen und Personen zwischen den Mitgliedsstaaten gewährleistet ist. Außerdem soll das SMEI die Versorgung und die Verteilung von durch eine Krise betroffenen Waren und Dienstleistungen sicherstellen.

Tatsächlich ist der Binnenmarkt für die Mitgliedsstaaten elementar. Die EU-Kommission schätzt, dass 25 Prozent des Bruttoinlandsprodukts der EU durch den Binnenmarkt entstehen. Die Mehrheit des internationalen Handels findet nämlich innerhalb des Binnenmarktes statt: Im Jahr 2021 importierten die EU-Staaten Waren im Wert von rund 5,5 Billionen Euro. Rund 61 Prozent davon – fast 3,4 Billionen Euro – entfielen auf Waren, die aus anderen EU-Mitgliedsstaaten stammten. Doch nicht alle Länder beziehen gleich viele Produkte aus der Staatengemeinschaft (Grafik Seite 10):

Luxemburg rangiert mit einer EU-Importquote von 89 Prozent auf Platz eins, Deutschland kommt mit knapp 64 Prozent auf Platz 18.

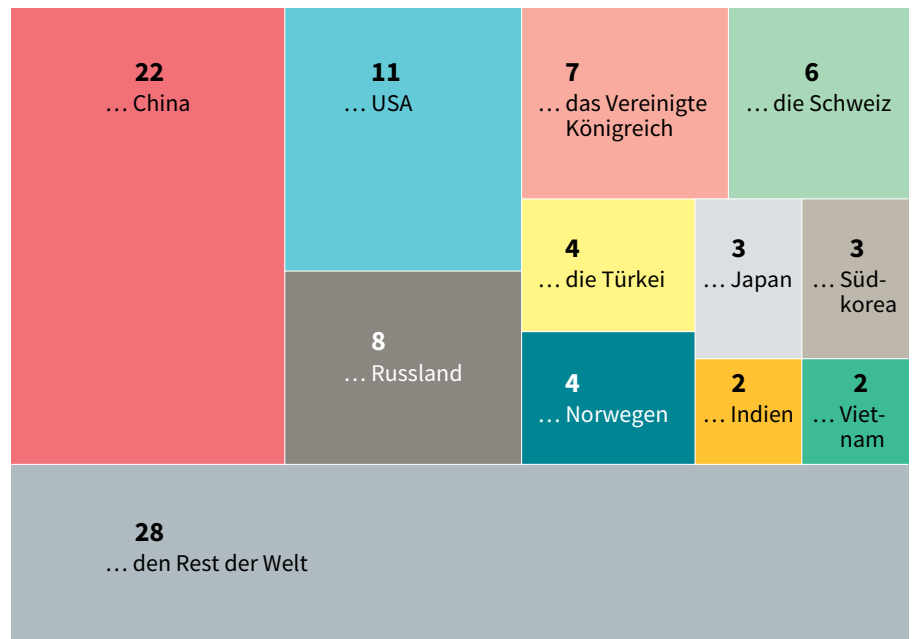
Nur in Irland und den Niederlanden stammt mehr als die Hälfte der Importe nicht aus der EU. Dass die Niederlande so viele Waren aus Drittstaaten einführen, dürfte dem Rotterdamer Hafen geschuldet sein, über den viele andere EU-Länder Waren aus der ganzen Welt importieren. Und Irland pflegt enge Wirtschaftsbeziehungen zum ehemaligen EU-Mitglied Großbritannien, das als Warenlieferant nun Drittland ist.

Was kann das SMEI im Krisenfall tatsächlich bewirken? Im Notfallmodus – das ist die letzte von insgesamt vier Stufen der SMEI-Krisenreaktionsstruktur und bedarf eines Beschlusses des Rates der Europäischen Union – ist es den Mitgliedsstaaten unter anderem untersagt, den freien Verkehr krisenrelevanter Waren und Dienstleistungen zu beschränken; mit einer Ausnahme: Die Beschränkung ist dann erlaubt, wenn sie ein „gerechtfertigtes letztes Mittel“ ist.

Außerdem legt das SMEI den europäischen Unternehmen strenge Informationspflichten auf: So können Betriebe unter bestimmten Umständen veranlasst werden,

Außenhandel der EU: Die wichtigsten Handelspartner

So viel Prozent des Gesamtwerts der EU-Importe aus Drittstaaten im Jahr 2021 entfielen auf ...



Quelle: Eurostat
© 2022 IW Medien / iwd

iwd

Geschäftsgeheimnisse gegenüber der EU-Kommission offenzulegen – dies aber stellt einen Eingriff in die Eigentumsrechte der Unternehmen dar. Der Verordnungsentwurf enthält zudem die Möglichkeit direkter Anweisungen, bestimmte Güter vorrangig zu produzieren.

An dieser Art von dirigistischen Eingriffen werden die Probleme des SMEI deutlich. Da die Kriterien für die Aktivierung des Binnenmarkt-Notfallplans recht vage sind und einen großen Interpretationsspielraum erlauben, besteht die Gefahr, dass die EU-Institutionen das Krisennotfallinstrument zu häufig nutzen.

Trotz all dieser Eingriffsmöglichkeiten wird es auch diesem Instrument nicht gelingen, Versorgungskrisen vollständig zu verhindern. Denn dafür ist der EU-Binnenmarkt international zu verflochten, insbesondere was den Bezug kritischer Rohstoffe aus Drittstaaten angeht. Dies zeigt ein Blick auf die drei

wichtigsten außereuropäischen Importländer (Grafik):

China war 2021 mit einem Anteil von 22 Prozent am Gesamtwert der EU-Importe aus Drittstaaten der größte Handelspartner der EU, gefolgt von den USA (11 Prozent) und Russland (8 Prozent).

Von 5.000 Gütern, die die EU aus Drittstaaten bezieht, besteht eine hohe Abhängigkeit bei 390 Gütern. Davon wiederum werden 137 in sensiblen Wirtschaftsbereichen wie der Luftfahrt oder der Verteidigung benötigt. Rund die Hälfte des Handels mit diesen 137 Gütern entfällt auf China, aus Vietnam kommen 11 Prozent und aus Russland 3 Prozent.

IW-Policy Paper 7/2022

Hubertus Bardt, Berthold Busch, Christian Rusche, Samina Sultan: Single Market Emergency Instrument – Ein Instrument mit Tücken
iwkoeln.de/smei

Was schließt die Lohnlücke?

Gender Pay Gap. Die unbereinigte Lohnlücke zwischen Frauen und Männern beträgt in Deutschland im Durchschnitt rund 14 Prozent und wächst im Verlauf des Arbeitslebens stärker als in einer Reihe von Nachbarländern. Eine neue Studie der OECD gibt Aufschluss, was gegen die Lücke hilft.

Der Gender Pay Gap beziffert das Lohngefälle zwischen dem Bruttostundenlohn von Männern und Frauen. Auch wenn er in Deutschland im Laufe der vergangenen zwei Jahrzehnte kontinuierlich kleiner geworden ist, ist er noch deutlich größer als in einigen anderen europäischen Staaten (Grafik):

Im Jahr 2020 lag das Lohngefälle zwischen Frauen und Männern in

Deutschland bei mehr als 14 Prozent – in Dänemark und Norwegen betrug der Unterschied lediglich rund 5 Prozent.

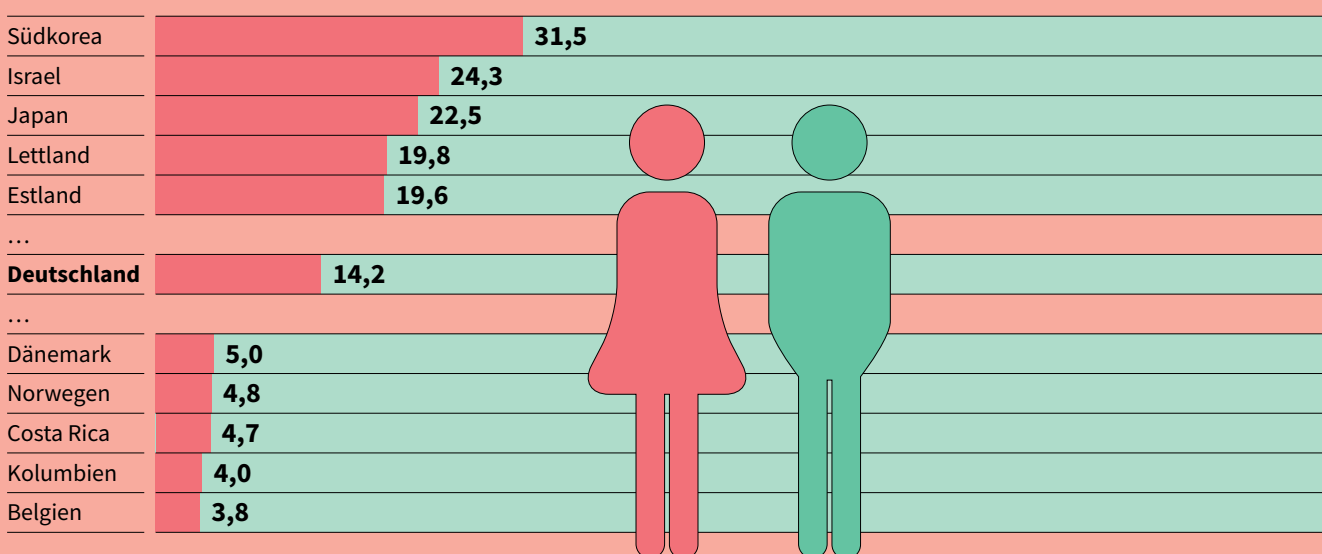
Die Werte sind allerdings mit Vorsicht zu genießen, denn hier wird der unbereinigte Gender Pay Gap betrachtet. Wenn man sich stattdessen anschaut, was Frauen bei vergleichbaren Tätigkeiten erhalten, schrumpft der Lohnunterschied zu

den Männern deutlich: Der bereinigte Gender Pay Gap, der Kriterien wie Berufserfahrung, Betriebsgröße und Branche berücksichtigt, belief sich in Deutschland laut Statistischem Bundesamt im Jahr 2018 auf knapp 6 Prozent.

Eine neue OECD-Studie belegt, dass rund drei Viertel des Lohngefälles auf die unterschiedlichen Aufgaben und Verantwortlichkeiten

Gender Pay Gap in den OECD-Ländern

So viel Prozent niedriger war der durchschnittliche Stundenverdienst von Frauen als der von Männern im Jahr 2020

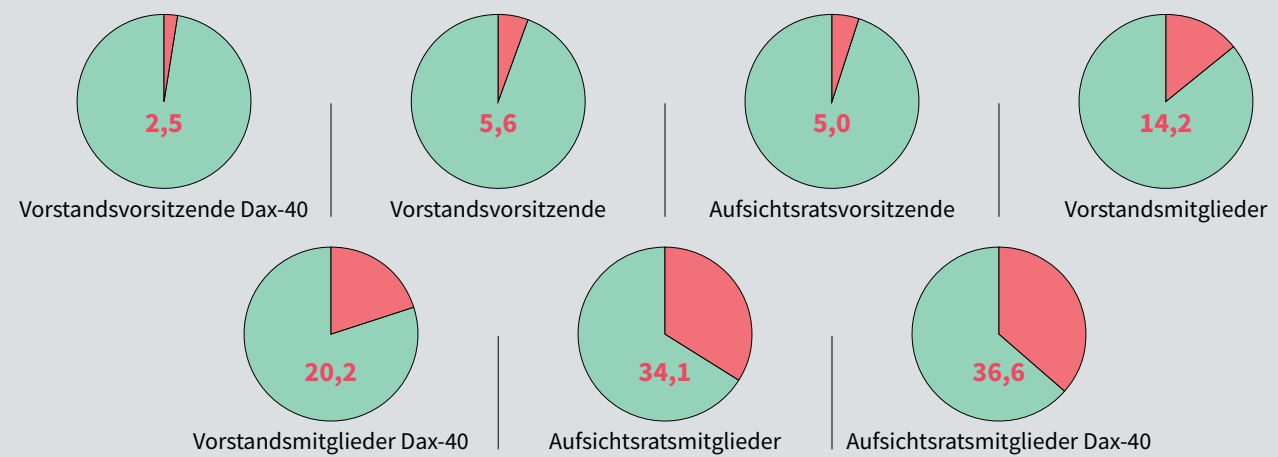


Israel, Lettland, Belgien, Kolumbien: Datenstand 2019
Costa Rica: Datenstand 2018

Quelle: OECD
© 2022 IW Medien / iwd

Je höher die Position, desto weniger Frauen

So viel Prozent der Vorstands- und Aufsichtsratspositionen der 160 börsennotierten deutschen Unternehmen waren am 1. September 2022 mit Frauen besetzt



Quelle: AllBright Stiftung
© 2022 IW Medien / iwd

iwd

ten von Frauen und Männern mit gleicher Qualifikation innerhalb einer Firma zurückzuführen sind.

Der Lohnunterschied liegt also weniger in ungleicher Bezahlung für gleiche Arbeit als in strukturellen Unterschieden begründet.

Abgesehen von der Berechnungsart – bereinigt oder unbereinigt – hängt der Gender Pay Gap laut der OECD noch von einem anderen Faktor ab: dem Alter. So nimmt das Lohngefälle zwischen Männern und Frauen in Deutschland ab dem 30. Lebensjahr stark zu – wesentlich stärker als beispielsweise in den skandinavischen Ländern Dänemark und Schweden.

Das liegt vor allem daran, dass Frauen, wenn sie Mutter werden, für ein bis zwei Jahre im Job ausfallen – ausgerechnet dann, wenn Männer die Karriereleiter erklimmen und die meisten Beförderungen erhalten. Auch nach der Elternzeit sind es meist Frauen, die Teilzeitjobs übernehmen, um sich um den Nachwuchs zu kümmern:

Im ersten Quartal 2022 arbeiteten knapp 47 Prozent aller berufs-

tätigen Frauen in Deutschland in Teilzeit – von den Männern gingen lediglich 11 Prozent einem Teilzeitjob nach.

Eine IW-Studie von 2021 belegt, dass Mütter im Alter zwischen 50 und 65 Jahren im Durchschnitt 15 Jahre weniger Vollzeit-Berufserfahrung aufweisen als gleichaltrige Väter.

Das führt dazu, dass weniger Frauen hohe Positionen in Vorständen oder Chefetagen besetzen. Die AllBright Stiftung hat sich den Anteil von Frauen in den Aufsichtsräten und Vorständen deutscher Unternehmen angeschaut (Grafik):

Anfang September 2022 waren rund 6 Prozent der Chefpositionen in den Vorständen der 160 deutschen börsennotierten Unternehmen von Frauen besetzt.

Das wirkt auf den ersten Blick ernüchternd. Schaut man sich allerdings die Gesamtentwicklung in den Vorständen der 40 größten börsennotierten Unternehmen an, stieg der Frauenanteil im Vergleich zum Vorjahr merklich – von knapp 17 Prozent im September 2021 auf rund 20 Prozent im September 2022.

Außerdem haben im September 2022 erstmals drei große Dax-Unternehmen – der Automobilzulieferer Continental, Fresenius Medical Care und Siemens Healthineers – ein ausgewogenes Verhältnis von Männern und Frauen im Vorstand erreicht. Und die Deutsche Telekom sowie Mercedes Benz sind von einem Frauenanteil von 40 Prozent nicht mehr weit entfernt.

Damit es so weitergeht und sich die Lohnlücke weiter schließt, ist es laut OECD sinnvoll, zusätzliche Anreize dafür zu setzen, dass sich Eltern Erziehungsaufgaben gleichmäßig aufteilen. Dies ließe sich zum Beispiel erreichen, indem das Elterngeld flexibilisiert wird.

Vor allem aber müssen die Betreuungsangebote für Kinder so ausgebaut werden, dass beide Elternteile arbeiten gehen können – und das nicht nur Teilzeit. Doch hierbei liegen Wunsch und Wirklichkeit in Deutschland noch immer weit auseinander: Laut IW fehlten im Jahr 2020 in Deutschland rund 340.000 U3-Betreuungsplätze, laut Bertelsmann Stiftung sogar 400.000.

Wer teilt, profitiert

Datenwirtschaft. Noch immer bewirtschaften viele Unternehmen in Deutschland ihre Daten nicht effizient und nutzen die Vorteile zu wenig, die das Teilen von Daten mit anderen Betrieben bietet. Hilfreich wären mehr praktische Anwendungsbeispiele aus den verschiedenen Industriebranchen.

Bestellen, produzieren, verkaufen: Bei allen Aktivitäten entlang der Wertschöpfungskette fallen Daten an. Diese Daten sind weit mehr als nur Zahlen und Buchstaben. Werden sie effizient gespeichert, gemanagt und genutzt, können Unternehmen ihre Prozesse, Produkte und Dienstleistungen dokumentieren, analysieren und weiterentwickeln – und davon wirtschaftlich profitieren.

Doch die meisten Unternehmen in Deutschland schöpfen das Potenzial der verfügbaren Daten nicht oder nur unzureichend aus, wie eine IW-Befragung von Industriefirmen und industrienahen Dienstleistern zeigt (Grafik):

Im Durchschnitt aller Branchen verfügen nur 29 Prozent aller Unternehmen in Deutschland über die Voraussetzungen, um Daten

effizient zu bewirtschaften, sind also „data economy ready“.

Am höchsten ist der Anteil der Unternehmen, die bereit für eine effiziente Datenbewirtschaftung sind, in der Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) sowie im Bereich Elektrotechnik und Maschinenbau mit 47 beziehungsweise 46 Prozent.

Die Spitzenposition der IKT-Branche passt zu ihrer generellen Vorreiterrolle bei der Digitalisierung der Produkte und Prozesse. Damit belegte die Branche im vergangenen Jahr Rang eins im Digitalisierungsindex (siehe iwd 26/2021).

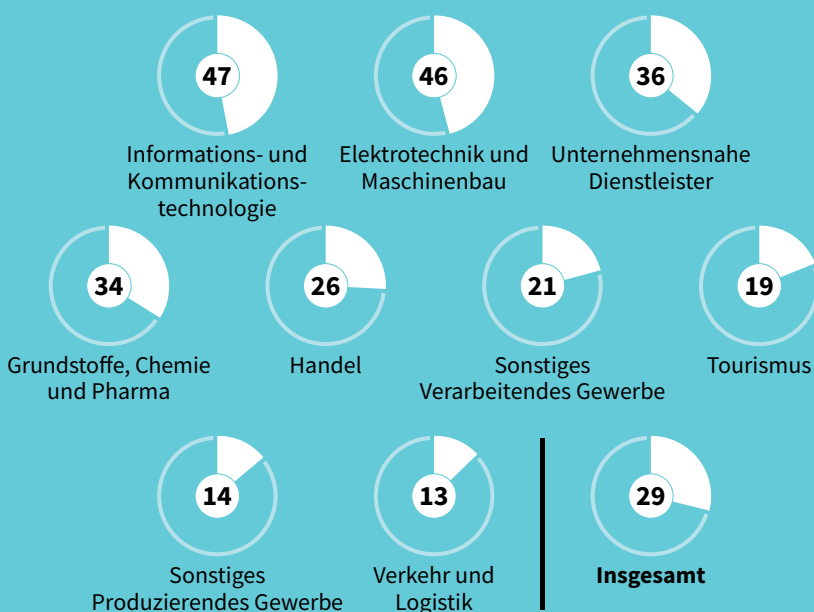
Am anderen Ende des Rankings zur Data Economy Readiness liegt die Verkehrs- und Logistikbranche: Hier sind gerade mal 13 Prozent der Firmen gut aufgestellt, um Daten effizient zu bewirtschaften.

Das starke Branchengefälle ist angesichts der höchst unterschiedlichen Produkte und Geschäftsmodelle bis zu einem gewissen Grad plausibel. Grundsätzlich aber dürfte es in allen Branchen Spielraum geben, die systematische Datennutzung auszubauen. Geschieht dies nicht, droht ein Verlust an Wettbewerbsfähigkeit.

Denn erst eine effiziente Datenbewirtschaftung schafft optimale Voraussetzungen dafür, dass Unternehmen mit anderen Firmen Data Sharing betreiben, also zu geschäftlichen Zwecken Daten empfangen

Data Economy Readiness: In vielen Branchen noch unzureichend

So viel Prozent der Unternehmen in Deutschland verfügen über die Voraussetzungen, um Daten effizient zu bewirtschaften



Sonstiges Verarbeitendes Gewerbe: unter anderem Metallerzeugung und -bearbeitung, Herstellung von Textilien und Bekleidung, Herstellung von Papier und Pappe; Sonstiges Produzierendes Gewerbe: vor allem Bau und Energieversorgung
Befragung von 1.002 Industrieunternehmen und industrienahen Dienstleistern von September bis November 2021

Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft
© 2022 IW Medien / iwd

oder abgeben können. Das wiederum kann den Unternehmen beispielsweise helfen, ihre Lieferketten zu optimieren: Kommt es bei Vorleistungen für ein Produkt zu Engpässen, können die Unternehmen auf nachgelagerten Stufen der Wertschöpfungskette schneller reagieren, wenn ihnen die entsprechenden Daten in Echtzeit zur Verfügung stehen. Ebenso können sich Hersteller mithilfe des Data Sharing schneller und zielgerichteter darauf einstellen, wenn sich die Nachfrage nach Produkten ändert.

Diese Chancen lässt die Mehrzahl der Unternehmen allerdings bislang weitgehend ungenutzt (Grafik):

Über alle Branchen hinweg betreiben lediglich 27 Prozent der Unternehmen in Deutschland Data Sharing mit anderen Firmen.

Mit 47 Prozent ist der Anteil der Firmen im Bereich der unternehmensnahen Dienstleister am größten. Ein naheliegender Grund: Die Arbeit von Unternehmensberatern, Wirtschaftsprüfern, Marktforschern oder Unternehmen, die in der Forschung und Entwicklung tätig sind, setzt die Analyse externer (Kunden-)Daten voraus.

Auch in der Branchengruppe Elektrotechnik und Maschinenbau ist Data Sharing mit 34 Prozent noch relativ weit verbreitet. Offenbar nutzen viele Firmen die Daten, die beim Einsatz ihrer Maschinen anfallen, um ihre Produkte und Dienstleistungen weiterzuentwickeln.

Dass insgesamt nicht mehr Unternehmen in Deutschland auf Data Sharing setzen, ist laut der IW-Umfrage vor allem daten-

Data Sharing: Mehr Nehmer als Geber

So viel Prozent der Unternehmen in Deutschland stellen ihre Daten anderen Unternehmen zur Verfügung oder empfangen Daten von ihnen

Davon:	■ Eher Datenempfänger	■ Eher Datengeber	■ Empfänger und Geber in etwa gleichem Umfang
Unternehmensnahe Dienstleister	47	27	16
Elektrotechnik und Maschinenbau	34	29	4
Informations- und Kommunikationstechnologie	32	16	12
Sonstiges Verarbeitendes Gewerbe	28	18	9
Tourismus	24	19	5
Handel	19	11	4
Verkehr und Logistik	17	14	3
Sonstiges Produzierendes Gewerbe	14	14	0
Grundstoffe, Chemie und Pharma	4	3	1
Insgesamt	27	18	7

Rest zu 100: Data Sharing spielt keine Rolle
 Sonstiges Verarbeitendes Gewerbe: unter anderem Metallherzeugung und -bearbeitung, Herstellung von Textilien und Bekleidung, Herstellung von Papier und Pappe; Sonstiges Produzierendes Gewerbe: vor allem Bau und Energieversorgung
 Befragung von 1.002 Industrieunternehmen und industrienahen Dienstleistern von September bis November 2021

Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft
 © 2022 IW Medien / iwd



schutzrechtlichen Bedenken geschuldet. Aber auch organisatorische Fragen sehen viele Unternehmen als ungeklärt an.

Möglicherweise sind diese Hemmnisse in vielen Betrieben auch deshalb noch nicht ausgeräumt, weil die Verantwortlichen gar nicht wissen, inwieweit Data Sharing für sie sinnvoll wäre. Dies könnte sich ändern, gäbe es mehr konkrete und für andere Firmen zugängliche Anwendungsbeispiele zur Datenbewirtschaftung.

Immerhin gut 90 solcher „Use Cases“ sind bis jetzt im Rahmen der europäischen Dateninfrastrukturinitiative „Gaia-X“ erstellt worden.

Sie können Unternehmen, die Daten gezielt und effizient einsetzen wollen, als Vorbild dienen. Allerdings decken die vorliegenden Anwendungsbeispiele längst nicht alle Branchen ab – allein rund ein Viertel bezieht sich auf den Gesundheitssektor. Die Politik sollte also weitere Leuchtturmprojekte fördern, die vor allem auf die Industrie und dabei auch auf kleine und mittlere Unternehmen abstellen.

IW-Report 53/2022

Jan Büchel, Barbara Engels:
 Branchentrends beim Data Sharing – Status quo und Use Cases in Deutschland
iwkoeln.de/data_sharing

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.), Carsten Ruge (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-tägig · Abo-Service: Friederike Ennsberger, Telefon: 0221 4981-450, ensberger@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: datschutz-iwd@iwmedien.de.



Zahl der Woche

**9,9
Prozent**



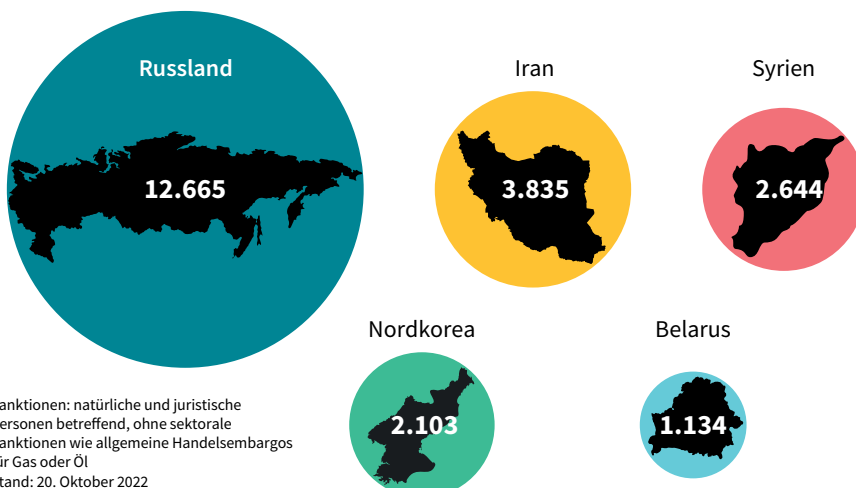
mehr Umsatz als im gleichen Vorjahresmonat hat der deutsche Einzelhandel im September 2022 erzielt. Ein Grund zur Freude ist das jedoch nicht, denn dabei handelt es sich um einen nominalen Wert. In preisbereinigter Rechnung verringerte sich der Einzelhandelsumsatz gegenüber dem Vorjahresmonat um 0,9 Prozent. Die Differenz zwischen den beiden Angaben ist der hohen Inflation geschuldet – die Rate lag in Deutschland im September bei 10 Prozent. Besonders hart gebeutelt wurden Deutschlands Tankstellen: Ihr realer Umsatz ging im September gegenüber dem Vormonat um 15,7 Prozent zurück – vor allem, weil Ende August der Tankrabatt auslief. Allerdings lag der Tankstellenumsatz im September auch im Vergleich zum Vorjahresmonat mit 9,6 Prozent im Minus.

Top-Liste: Politische Druckmittel

Lange war der Iran das Land, gegen das die meisten Sanktionen verhängt wurden. Doch seit dem Einmarsch russischer Truppen in die Ukraine ist das anders: Mit mehr als 12.000 vereint Russland nunmehr die meisten Zwangsmittel auf sich. Die Mehrheit der Sanktionen zielt auf Einzelpersonen ab, nur etwa 1.500 aller gegen Moskau gerichteten Sanktionen betreffen juristische Personen. Doch es sind nicht nur Staaten und Organisationen, die mit diesem Druckmittel den politischen Kurs Wladimir Putins verändern möchten, auch Unternehmen ziehen sich ganz oder teilweise aus dem russischen Markt zurück. Forscher der Yale School of Management kommen zu dem Ergebnis, dass weltweit aktuell mehr als 1.000 Firmen ihre Russlandaktivitäten eingeschränkt haben. Zu den deutschen Unternehmen, die sich ganz aus Russland zurückgezogen haben, zählen Aldi, BASF, Evonik und Henkel.

Sanktionen: Wer kassiert die meisten?

Staaten, gegen die weltweit die meisten Sanktionen von Nationalstaaten und internationalen Organisationen verhängt wurden



Sanktionen: natürliche und juristische Personen betreffend, ohne sektorale Sanktionen wie allgemeine Handelsembargos für Gas oder Öl
Stand: 20. Oktober 2022

Quelle: Castellum
© 2022 IW Medien / iwd

Neu
Neu auf iwd.de:



Sparen in der Krise

Durch die hohe Inflation und die Energiekrise können derzeit deutlich weniger Menschen Geld zurücklegen als im vergangenen Jahr. Die von der Bundesregierung geplante Energiepreisbremse kann zwar helfen, die finanzielle Situation der Bundesbürger zu stabilisieren. Warum Energiesparen aber auch dann noch das Gebot der Stunde bleibt, lesen Sie auf [iwd.de](https://www.iwd.de).