

I. Wirtschaftspolitische Themen und Analysen

Auf einen Blick

Konferenz „Deutschlands Rolle in der Globalisierung“



Dr. Philipp Steinberg, Abteilungsleiter Wirtschaftspolitik, vertritt das BMWi auf der abschließenden Podiumsdiskussion.

Am 9. Januar 2018 fand im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie die Konferenz „Deutschlands Rolle in der Globalisierung“ statt, die gemeinsam vom Wirtschaftsministerium und dem Düsseldorf Institute for Competition Economics (DICE) organisiert wurde. Im Mittelpunkt der Diskussionen standen die Herausforderungen, die sich aus der Globalisierung für die deutsche Wirtschaftspolitik ergeben.

Staatssekretär Matthias Machnig eröffnete die Konferenz. Er betonte die hohe Bedeutung des Außenhandels für die deutsche Wirtschaft. Deutsche Produkte erfreuten sich weltweit einer großen Nachfrage, gleichzeitig investierten ausländische Unternehmen umfangreich in Deutschland. Beides schaffe und sichere Arbeitsplätze im Inland. Deutsche Konsumenten profitierten von der Globalisierung durch eine größere und auch günstigere Produktauswahl. Die Globalisierung der Wirtschaftswelt sei somit ein Garant für Wachstum und Wohlstand in Deutschland. Machnig stellte jedoch zugleich fest, dass die Vorteile des internationalen Handels ungleich verteilt seien. Nicht jeder Einzelne werde durch die Globalisierung besser gestellt. Der damit verbundene beschleunigte technologische Wandel, die Konkurrenz durch importierte Produkte, mögliche Standortverlagerungen und Arbeitsplatzverluste könnten ganze

Berufsgruppen, Branchen und Regionen verunsichern. Die Bundesregierung habe den Anspruch, die Globalisierung proaktiv zu gestalten. Protektionistische Tendenzen lehnte Machnig ab. Stattdessen plädierte er für eine „soziale Globalisierung“: Wirkungsvolle Politiken für ein inklusives Wachstum könnten dafür sorgen, alle Menschen in einem sich wandelnden Umfeld mitzunehmen und ihnen neue wirtschaftliche Perspektiven zu eröffnen. Die Handels- und Investitionspolitik allein könne allerdings die Herausforderungen im In- und Ausland nicht bewältigen, vielmehr seien auch andere nationale Politikfelder mitzubedenken. Auch in der Entwicklungs-, Klima- und Umweltpolitik bedürfe es eines hohen Engagements der Bundesregierung und der internationalen Gemeinschaft.

Deutschland als Globalisierungsgewinner

Als erster Referent zeigte Gabriel Felbermayr (ifo Institut München) anhand eigener Studien die Vorteile der Globalisierung für Deutschland auf. Er machte diese an konkreten Beispielen fest: Rund 12 Millionen Arbeitsplätze seien direkt oder indirekt auf die deutsche Exporttätigkeit zurückzuführen. Verschiedene „Globalisierungsprämien“ ließen sich



nachweisen: Unternehmen, die im Außenhandel aktiv seien, zahlten beispielsweise höhere Löhne, böten sicherere Jobs und seien darüber hinaus innovativer als rein nationale Firmen. Die von Felbermayr konstatierte kontinuierliche Ausweitung von internationalen Handelsbarrieren (v.a. Anti-Dumping-Zölle) belastete daher den Wachstumsausblick für die deutsche Wirtschaft.

Lohnentwicklung als Ursache für Leistungsbilanzüberschuss?

Im zweiten Themenblock der Veranstaltung diskutierten Holger Schmieding (Berenberg Bank) und Gustav Horn (IMK Düsseldorf) über den deutschen Leistungsbilanzsaldo. Während Schmieding vor allem strukturelle Faktoren wie Demografie, Euro-Wechselkurs und Ölpreis als Ursachen des deutschen Überschusses anführte, verwies Horn auf die deutsche „Lohnzurückhaltung“ nach der Jahrtausendwende. Diese habe die Ungleichgewichte innerhalb der Eurozone verstärkt. Horn stimmte jedoch zu, dass dieser Effekt nicht allein durch eine Gegenbewegung, d.h. durch zukünftige Lohnzuwächse, ausgeglichen werden könne. Schmieding und Horn zeigten sich einig, dass für eine Reduktion des Leistungsbilanzüberschusses auch fiskalpolitische Ausgaben, z.B. für die frühkindliche Bildung, die digitale Infrastruktur und die Integration von Geflüchteten, notwendig seien. Außerdem müssten Investitionshemm-

nisse reduziert werden, um die hohen privaten Ersparnisse abzubauen und die Nettoinvestitionstätigkeit in Deutschland zu beleben.

Fördert Globalisierung populistische Tendenzen in Europa?

Im dritten Themenblock hinterfragten Stefanie Walter (Universität Zürich), Dennis Novy (Universität Warwick) und Guntram Wolff (Bruegel, Brüssel), ob die Auswirkungen der Globalisierung auf Strukturwandel, Migration oder Ungleichheit zur Verbreitung populistischer Ansichten in Europa beigetragen hätten, und wie darauf politisch reagiert werden könnte. Walter stellte dar, dass Wähler populistischer Parteien meist eine überdurchschnittlich große Besorgnis vor Immigrationsbewegungen, der Automatisierung von Produktionsprozessen und dem gesellschaftlichen Wandel zeigten. Populistische Parteien würden typischerweise nicht nur von Personen gewählt, die einen gesellschaftlichen Abstieg konkret erlebten, sondern vielmehr von denen, die einen solchen fürchteten. Mit Blick auf das Brexit-Referendum bestätigte Novy diese Beobachtungen. In Großbritannien sei das Thema Immigration das dominierende Thema vor der Abstimmung und die Hauptmotivation für ein Brexit-Votum gewesen. Interessanterweise seien Befürchtungen negativer Auswirkungen von Immigration am höchsten in den Regionen, in denen kaum

Ausländer lebten. Wolff zog Parallelen zur deutschen Bundestagswahl. Auch hier sei das Wahlverhalten von Abstiegsängsten geprägt gewesen. Er zeigte auf, dass unterschiedliche Wahlergebnisse in Ost- und Westdeutschland auch mit unterschiedlichen sozioökonomischen Charakteristika wie Einkommen, Beschäftigungsstatus und Bildung in beiden Regionen einhergingen. In der deutschen Politik müsse dies größere Berücksichtigung finden. Einigkeit zwischen den drei Referenten bestand darin, dass das gesunkene Vertrauen in die EU gegenwärtig nicht durch eine bloße Ausweitung der EU-Kompetenzen geheilt werden könne. Stattdessen müssten die bisherigen Errungenschaften besser kommuniziert werden. Dazu zählten beispielsweise die Personenfreizügigkeit, eine günstigere und größere Produktvielfalt sowie Produktsicherheit durch Handelsabkommen und europäische Initiativen wie der Aktionsplan zur Besteuerung multinationaler Konzerne.

Podiumsdiskussion: Inklusives Wachstum essenziell

In der abschließenden Podiumsdiskussion wurden die politischen Handlungsimplicationen vertieft. Dazu begrüßte Moderator Jens Südekum (DICE) Peter Bofinger (Sachverständigenrat), Michael Hüther (IW Köln), Marion Jansen (International Trade Center Genf), Andreas Schaal (OECD) sowie Philipp Steinberg, Abteilungsleiter „Wirtschaftspolitik“ im BMWi. Letzterer sah unter anderem in der Regionalpolitik eine Möglichkeit, negative Effekte der Globalisierung abzufedern. Ziel sei es, die Regionen über Innovationsförderungen und Infrastrukturmaßnahmen zu Wirtschaftswachstum und Beschäftigung aus eigener Kraft heraus zu befähigen. Hüther betonte, dass ein Abstieg von Regionen schon früh vorhersehbar sei und eine Gegensteuerung daher ebenso frühzeitig ansetzen müsse. Zwischen den Diskutanten bestand Konsens, dass auch der Investitionspolitik der Bundesregierung eine entscheidende Rolle zukomme, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft zu stärken. Dazu gehöre die Entlastung von Ländern und Kommunen bei deren Sozialausgaben. Einig waren die Panelteilnehmer auch, dass arbeitsmarktpolitische Maßnahmen zur Steigerung der Erwerbstätigkeit von Frauen, Migranten und Älteren entscheidend seien, um der Einkommensungleichheit zu begegnen und eine breite Teilhabe am Wirtschaftswachstum zu gewährleisten. Die Erwerbsintegration trage maßgeblich dazu bei, Abstiegsängste zu lindern, so Hüther. Bofinger ergänzte, dass auch die Steuerpolitik auf die Einkommensungleichheit einwirken könne. Eine zentrale Herausforderung bestehe darin, die Gewinne der Globalisierung gerechter zu verteilen.

Jansen und Schaal machten deutlich, dass Deutschland – trotz aller genannten Sorgen im Inland – im Ausland beinahe ausnahmslos als Globalisierungsgewinner angesehen werde. Es sei interessant, dass typisch „globale Produkte“ wie Smartphones von deutschen Konsumenten sehr geschätzt würden, der dahinter stehende Prozess der Globalisierung jedoch so viel Besorgnis hervorrufe. Die Politik sei gefordert, Befürchtungen aufzugreifen und Globalisierungsverlierer besser mitzunehmen. Dazu bedürfe es auch einer besseren Kommunikation der positiven Effekte der Globalisierung. Die EU und auch konkret Deutschland sollten ihr wirtschaftliches Gewicht besser nutzen, um weltweit ein inklusives Wachstum voranzubringen und protektionistischen Bestrebungen entgegenzutreten. Dabei gehe es auch um industrie- und sozialpolitische Standards. Bei der Ausgestaltung der Rahmenbedingungen für grenzüberschreitende digitale Geschäftsmodelle sollte die EU ebenfalls eine aktive Rolle einnehmen. Das erste Digitalminister-Treffen der G20 unter deutscher Präsidentschaft im letzten Jahr wurde in diesem Zusammenhang als positives Beispiel hervorgehoben.

In seinem Schlusswort bekräftigte Philipp Steinberg die hohe Bedeutung der zuvor diskutierten Themenfelder in der täglichen Arbeit des Ministeriums. Die Diskussion bestätige die Ausrichtung der deutschen Wirtschaftspolitik auf offene Märkte und ein inklusiveres Wachstum.

Kontakt: Dr. Patrick Brämer
Referat: Internationale Wirtschafts- und
Währungsfragen

Wirtschaftspolitische Termine des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie

Februar 2018	
01.02.	Informeller WBF-Rat (Sofia, BGR)
06.02.	Auftragseingang im Verarbeitenden Gewerbe (Dezember)
07.02.	Produktion im Produzierenden Gewerbe (Dezember)
14.02.	Pressemeldung des BMWi zur wirtschaftlichen Lage
19./20.02.	Eurogruppe/ECOFIN
26./27.02.	Informeller Rat für Auswärtige Beziehungen/Handel
Ende Februar 2018	Schlaglichter (Newsletter und Veröffentlichung auf Website)
März 2018	
08.03.	Auftragseingang im Verarbeitenden Gewerbe (Januar)
09.03.	Produktion im Produzierenden Gewerbe (Januar)
12./13.03.	WBF-Rat
12./13.03.	Eurogruppe/ECOFIN
14.03.	Pressemeldung des BMWi zur wirtschaftlichen Lage
22./23.03.	Europäischer Rat
Ende März 2018	Schlaglichter (Newsletter und Veröffentlichung auf Website)
April 2018	
05.04.	Auftragseingang im Verarbeitenden Gewerbe (Februar)
06.04.	Produktion im Produzierenden Gewerbe (Februar)
12.04.	Pressemeldung des BMWi zur wirtschaftlichen Lage
12.04.	Kohäsionsrat
19./20.04.	Informeller Energierat (Sofia, BGR)
27./28.04.	Informeller ECOFIN (Sofia, BGR)
Ende April 2018	Schlaglichter (Newsletter und Veröffentlichung auf Website)

In eigener Sache: Die „Schlaglichter“ als E-Mail-Abonnement

Der Monatsbericht des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie ist nicht nur als Druckexemplar, sondern auch im Online-Abo als elektronischer Newsletter verfügbar. Sie können ihn unter der nachstehenden Internet-Adresse bestellen:

www.bmwi.de/abo-service



Darüber hinaus können auf der Homepage des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie auch einzelne Ausgaben des Monatsberichts sowie Beiträge aus älteren Ausgaben online gelesen werden:

www.bmwi.de/schlaglichter



Grafik des Monats

Der Bitcoin ...

... ist die bekannteste und, gemessen an der Marktkapitalisierung, größte unter den inzwischen rund 1.400 virtuellen Währungen. Im Verlauf des Jahres 2017 erlebte der Bitcoin einen rasanten Höhenflug, so stieg sein Kurs seit Januar von etwa 1.000 auf nahezu 20.000 US-Dollar Mitte Dezember. Zu Jahresende folgte dann ein massiver Kurseinbruch: Innerhalb weniger Wochen verlor der Bitcoin an verschiedenen Handelsplätzen über die Hälfte seines Wertes, aktuell notiert er bei unter 8.000 US-Dollar. Auch viele andere virtuelle Währungen haben stark an Wert verloren. Ein wesentlicher Grund für die aktuelle Kursentwicklung dürfte die Furcht vor einer verschärften Regulierung von Digitalwährungen sein. Zuletzt wurden insbesondere in Südkorea und China Stimmen laut, die Einschränkungen des Bitcoin-Handels forderten.

Entwicklung des Bitcoin-Kurses in Dollar vom 01.01.2017 bis zum 07.02.2018



Quelle: Macrobond Financial AB

Überblick über die wirtschaftliche Lage

- ▶ Die deutsche Wirtschaft befindet sich in einem kräftigen Aufschwung. Im Jahr 2017 nahm das Bruttoinlandsprodukt stärker zu als in den vorangegangenen Jahren.
- ▶ Auftragseingänge und Stimmungsindikatoren senden positive Signale für die Industrie. Nach einem schwächeren Ergebnis im Oktober zieht die Industrieproduktion im November wieder deutlich an.
- ▶ Die Konsumnachfrage der privaten Haushalte bleibt rege. Die Anschaffungsneigung der Konsumenten und die Stimmung im Handel sind positiv.
- ▶ Die hohe Nachfrage nach Arbeitskräften in weiten Teilen der Wirtschaft sorgt für eine Beschäftigung auf Rekordniveau und regional für Vollbeschäftigung. Arbeitslosigkeit und Unterbeschäftigung sind weiterhin rückläufig.

Das Bruttoinlandsprodukt ist im Jahr 2017 preisbereinigt um 2,2 % gewachsen¹, obwohl weniger Arbeitstage zur Verfügung standen als im Vorjahr. Es war das höchste Wirtschaftswachstum seit dem Jahr 2011. In den vorangegangenen Jahren war der Konsum die treibende Kraft der Konjunktur gewesen. Im Jahr 2017 kam es durch das verbesserte weltwirtschaftliche Umfeld zusätzlich zu verstärkten außenwirtschaftlichen Impulsen. Vom Außenhandel gingen dennoch rein rechnerisch nur geringe Wachstumsimpulse aus, da die höhere Binnennachfrage auch zu einem höheren Anstieg der Importe führte. Die kräftigen Exporte stimulierten jedoch auch die Investitionen in Ausrüstungen. Die Investitionen in Bauten blieben angesichts der hohen Nachfrage und des günstigen Finanzierungsumfeldes ebenfalls rege. Alles in allem kam es somit im vergangenen Jahr zu einem Aufschwung auf breiter binnen- und außenwirtschaftlich fundierter Basis. Allerdings ist in Segmenten des Arbeitsmarktes auch die Knappheit an Fachkräften spürbarer geworden.

Zum Jahresende 2017 dürfte sich die hohe konjunkturelle Dynamik ein wenig abgeschwächt haben. Die umfangreichen Auftragseingänge sowie die positiven Geschäftserwar-

tungen signalisieren aber, dass sich die konjunkturelle Entwicklung im laufenden Jahr lebhaft fortsetzen wird.

Die Weltwirtschaft hat im Jahr 2017 an Fahrt gewonnen. Die weltweite Industrieproduktion lag im Oktober 2017, dem aktuellsten vorliegenden Wert, um 3,6 % über dem Niveau vor einem Jahr. Die globalen Stimmungsindikatoren spiegeln einen zunehmenden Optimismus wider. Von der US-amerikanischen Steuerreform dürften national zusätzliche konjunkturelle Impulse ausgehen. Auf längerfristige Sicht muss sich erweisen, ob die Reform auch Wachstumswirkungen entfaltet und wie sie sich auf den internationalen Standortwettbewerb auswirkt. In den Industriestaaten insgesamt setzte sich der konjunkturelle Aufschwung fort. Im Euroraum nahm das BIP im dritten Vierteljahr um 0,7 %, in den Vereinigten Staaten um 0,8 % und in Japan um 0,6 % zu. Von den Schwellenländern verzeichnen China und Indien weiter eine starke wirtschaftliche Entwicklung und Russland und Brasilien haben ihre Rezession überwunden. Angesichts dessen dürfte sich die Weltkonjunktur im laufenden Jahr 2018 insgesamt weiter leicht beschleunigen.

Die verbesserten außenwirtschaftlichen Rahmenbedingungen stützen die deutschen Ausfuhren. Nach der Zahlungsbilanzstatistik der Deutschen Bundesbank erhöhten sich die Ausfuhren an Waren und Dienstleistungen im November 2017 in jeweiligen Preisen kräftig um 2,3 % gegenüber dem Vormonat. Im weniger schwankungsanfälligen Dreimonatsvergleich nahmen sie um 0,9 % zu. Die Einfuhren stiegen im November um 1,2 %. Im Dreimonatsvergleich ergab sich ein Anstieg um 1,1 %. Der kumulierte Leistungsüberschuss lag im vergangenen Jahr weiter etwas unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Die positiven Signale der nationalen Indikatoren zur Außenwirtschaft deuten auf eine weitere Expansion der deutschen Exporte hin.

Die Industriekonjunktur verläuft weiterhin recht dynamisch, wenn auch im zweiten Halbjahr 2017 etwas weniger ausgeprägt als im ersten. Die Produktion erhöhte sich im November um 4,3 %. Dieser kräftige Anstieg war auch eine Folge der aufgrund der Feier- und Brückentage schwächeren Produktion im Oktober. Die Auftragseingänge der Industrie konnten im November das Rekordniveau aus dem Vormonat nicht ganz halten (November: -0,4 %), blie-

1 In diesem Bericht werden Daten verwendet, die bis zum 16. Januar 2018 vorlagen. Soweit nicht anders vermerkt, handelt es sich um Veränderungsraten gegenüber der jeweiligen Vorperiode auf Basis preisbereinigter sowie nach dem Verfahren Census X-12-ARIMA kalender- und saisonbereinigter Daten.

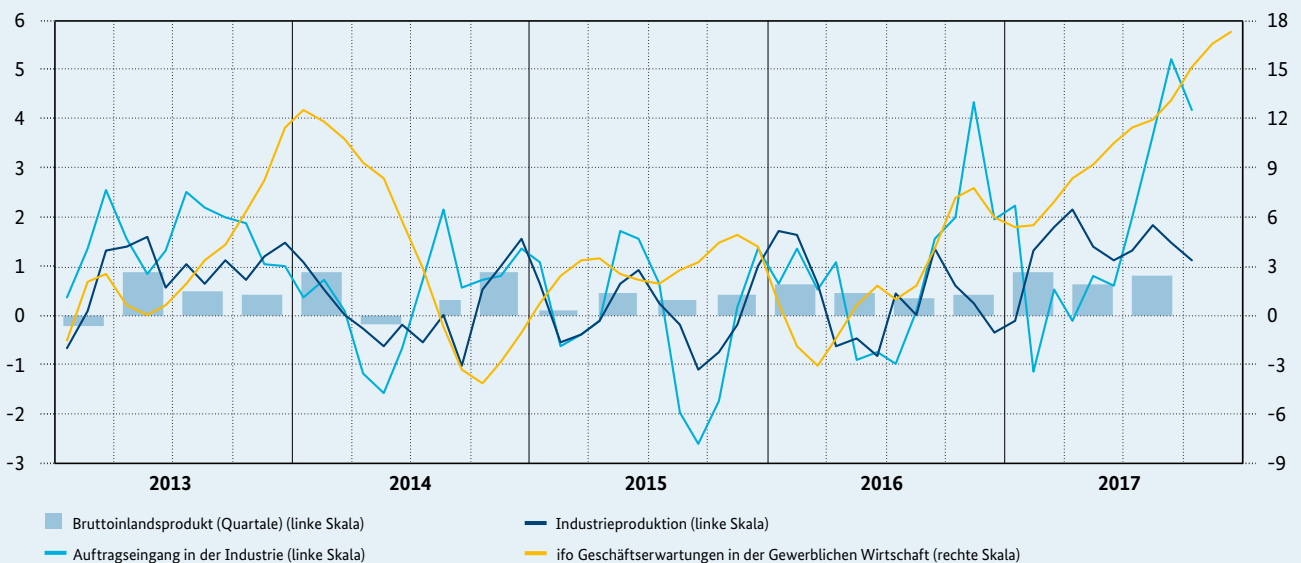
ben in der Tendenz aber kräftig aufwärtsgerichtet (Dreimonatsvergleich: +4,2 %). Die rege Bestelltätigkeit spiegelt sich auch in hohen Auftragsbeständen wider. Die gute Entwicklung der Auftragseingänge und die hervorragenden Stimmungswerte deuten darauf hin, dass die Industrieproduktion wieder etwas stärker anziehen könnte. Auch die Bauproduktion legte nach einigen schwachen Monaten wieder zu (November: +1,5 %). In der Tendenz blieb sie aber seitwärtsgerichtet. Angesichts der guten Konjunktur scheint sie allmählich an ihre Kapazitätsgrenzen zu stoßen.

Angetrieben von der steigenden Erwerbstätigkeit und den höheren Löhnen sind die privaten Konsumausgaben im letzten Jahr kräftig um 2,0 % gestiegen. Sie lieferten damit einen wichtigen Beitrag zum Anstieg des Bruttoinlandsprodukts. Nach einer schwächeren Entwicklung im dritten Quartal dürfte der private Konsum zum Jahresende wieder an Schwung gewonnen haben. Dies zeigen die Einzelhandelsumsätze, die im November um 1,8 % zunahmen. Allerdings hat sich die Umsatzdynamik beim Handel mit Kfz seit dem letzten Sommer merklich verlangsamt. Insgesamt bleibt die Stimmung im Handel aber ausgesprochen gut. Die Erwartungen der Einzelhändler laut dem ifo Konjunkturtest lagen im Schlussquartal auf dem höchsten Niveau seit 1991. Dank der guten Einkommensentwicklung konnte auch das Konsumklima der Verbraucher sogar noch etwas zulegen.

Die positiven Entwicklungen am Arbeitsmarkt hielten im Jahr 2017 an. Im Jahresdurchschnitt 2017 stieg die Beschäftigung im Inland um 1,5 % auf rund 44,3 Mio. Erwerbstätige. Die Arbeitslosigkeit sank um 158.000 auf 2,53 Mio. Personen, die Arbeitslosenquote ging um 0,4 Prozentpunkte auf 5,7 % zurück. Im November 2017 stieg die Erwerbstätigkeit saisonbereinigt um 50.000 Personen. Die Entwicklung bei der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung verläuft noch dynamischer. Die einschlägigen Frühindikatoren von BA, ifo und IAB signalisieren, dass die anhaltend hohe Nachfrage nach Arbeitskräften in weiten Teilen der Wirtschaft anhalten wird. Die Zahl der Arbeitslosen stieg im Dezember deutlich schwächer als saisonal üblich; sie liegt weiter unter 2,4 Mio. Personen. Saisonbereinigt sind Arbeitslosigkeit und Unterbeschäftigung weiter rückläufig. Zukünftig könnte sich der von den Arbeitsagenturen prognostizierte leichte Abbau der Arbeitslosigkeit etwas verlangsamen, da mehr Personen mit Migrationshintergrund auf den Arbeitsmarkt drängen. Zudem bleiben ungeachtet der jüngsten positiven Entwicklungen weitere Herausforderungen, wie die Eindämmung der Langzeitarbeitslosigkeit und die höhere Arbeitslosigkeit in strukturschwachen Gebieten, bestehen.

Konjunktur auf einen Blick*

Entwicklung von Bruttoinlandsprodukt, Produktion und Auftragseingang in der Industrie sowie ifo Geschäftserwartungen



* zentrierte gleitende 3-Monats-Durchschnitte bzw. Quartale, saisonbereinigt, Veränderungen gegenüber Vorperiode in v. H. bzw. Salden bei ifo

Quellen: StBA, BBk, ifo Institut.

Jahreswirtschaftsbericht 2018: Wirtschaftlich gestärkt in die Zukunft

Erfolgreiche Wirtschaft, zukunftsorientierte Wirtschaftspolitik

Das Bundeskabinett hat am 31. Januar den Jahreswirtschaftsbericht 2018 beschlossen. Die deutsche Wirtschaft bleibt weiterhin in guter Verfassung. Die Bundesregierung hat hierzu mit einer zukunftsorientierten Wirtschaftspolitik beigetragen und sich vom Ziel inklusiven Wachstums leiten lassen.



Deutschland 2018: im neunten Jahr des Aufschwungs

Die deutsche Wirtschaft befindet sich weiterhin in einem kräftigen Aufschwung, wie der Jahreswirtschaftsbericht 2018 darlegt: Nach einem Wachstum von 2,2 Prozent im Jahr 2017 erwartet die Bundesregierung mit ihrer Projektion für dieses Jahr eine Steigerung des Bruttoinlandsprodukts um 2,4 Prozent (siehe Tabelle 1). Die gute

gesamtwirtschaftliche Lage zeigt sich insbesondere am Arbeitsmarkt: Der Beschäftigungsaufbau setzt sich fort, die Arbeitslosenquote hat im Jahr 2017 den niedrigsten Stand seit über 25 Jahren erreicht, und die realen Nettolöhne und -gehälter je Arbeitnehmer haben seit 2013 um durchschnittlich 1,6 Prozent pro Jahr zugenommen. Dabei lässt sich – trotz einer leichten Überauslastung der Wirtschaft und Anspannungen in einigen Bereichen wie etwa der Bauwirtschaft – derzeit keine Überhitzung konstatieren.

Tabelle 1: Ausgewählte Eckwerte der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland¹

	2016	2017	Jahresprojektion 2018
Veränderung gegenüber Vorjahr in Prozent, soweit nicht anders angegeben			
ENTSTEHUNG des Bruttoinlandsprodukts (BIP)			
BIP (preisbereinigt)	1,9	2,2	2,4
Erwerbstätige (im Inland)	1,3	1,5	1,1
Arbeitslosenquote in Prozent (Abgrenzung der Bundesagentur für Arbeit) ²	6,1	5,7	5,3
VERWENDUNG des BIP preisbereinigt (real)			
Private Haushalte und private Organisationen ohne Erwerbszweck	2,1	2,0	1,9
Ausrüstungen	2,2	3,5	5,0
Bauten	2,7	2,6	2,8
Inlandsnachfrage	2,4	2,2	2,3
Exporte	2,6	4,7	5,3
Importe	3,9	5,2	5,8
Außenbeitrag (Impuls) ³	-0,3	0,2	0,2
Bruttolöhne und -gehälter je Arbeitnehmer	2,5	2,7	2,9

1 Bis 2017 vorläufige Ergebnisse des Statistischen Bundesamtes; Stand: Januar 2018.

2 Bezogen auf alle Erwerbspersonen.

3 Absolute Veränderung der Vorräte bzw. des Außenbeitrags in Prozent des BIP des Vorjahres (= Beitrag zur Zuwachsrate des BIP).

Quellen: Statistisches Bundesamt, Jahresprojektion 2018 der Bundesregierung

Wirtschaftspolitische Herausforderungen angenommen

Mit ihrer Wirtschaftspolitik hat die Bundesregierung auch im Jahr 2017 Weichen gestellt, damit die deutsche Volkswirtschaft weiterhin ihre Potenziale nutzen kann. Sie hat aktuelle und langfristige Herausforderungen wie den demografischen Wandel, die Digitalisierung, die Globalisierung und den Klimawandel aktiv aufgegriffen und eine zukunftsorientierte Wirtschaftspolitik verfolgt. Dabei hat sich die Bundesregierung von der Zielsetzung eines inklusiven Wachstums leiten lassen, das alle gesellschaftlichen Wachstumskräfte zur Entfaltung bringt. Deutschland ist aufs engste mit seinen Nachbarn verflochten: Wirtschaftspolitik endet daher nicht an den Landesgrenzen. Die Bundesregierung setzt sich gemeinsam mit ihren europäischen Partnern, allen voran Frankreich, dafür ein, Europa für die anstehenden Aufgaben vorzubereiten. Auch der Klimawandel und seine Folgen stellen eine Herausforderung für fortgesetztes Wirtschaftswachstum und steigenden Wohlstand dar. Vor diesem Hintergrund hat die Bundesregierung zugleich die Klimaverträglichkeit von Maßnahmen und die Besonderheiten der deutschen Wirtschaft im Blick.

Solide Finanzpolitik

Die Staatsfinanzen sind weiterhin nachhaltig aufgestellt: Seit Beginn der vorangegangenen Legislaturperiode hat der Bund keine neuen Schulden aufgenommen. Auch im laufenden Jahr kann der Staatshaushalt voraussichtlich wieder einen Überschuss erzielen. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Schuldenstandsquote bereits im Jahr 2019 unter die „Maastricht-Grenze“ von 60 Prozent des Bruttoinlandsprodukts sinken wird.

Eine wichtige wirtschaftspolitische Aufgabe ist es, ein modernes und gerechtes Steuersystem zu gewährleisten. Dazu gehört, dafür Sorge zu tragen, dass in Deutschland erwirtschaftete Gewinne nicht in Niedrigsteuerländer verschoben werden. Die Bundesregierung hat deswegen im Jahr 2017 in Übereinstimmung mit den Vereinbarungen auf internationaler Ebene das Gesetz gegen schädliche Steuerpraktiken im Zusammenhang mit Rechteüberlassungen auf den Weg gebracht. Mit dem Gesetz werden auch die Abschreibungsgrenze für geringwertige Wirtschaftsgüter von 410 auf 800 Euro angehoben und Unternehmen so von Bürokratie entlastet. Über diese Maßnahmen auf nationaler Ebene hinaus setzt sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene weiterhin aktiv für die Einführung einer Gemeinsamen Körperschaftsteuerbemessungsgrundlage ein.



Im Bereich der Einkommensteuer tragen weitere Entlastungen zur Stärkung von Arbeitsanreizen und der Binnenwirtschaft bei. Mit Wirkung zum 1. Januar 2018 erfolgte eine erneute Anpassung des Einkommensteuertarifs, um die Effekte der kalten Progression auszugleichen und das gestiegene Existenzminimum zu berücksichtigen. So wurden sowohl der Grundfreibetrag als auch die übrigen Tarifeckwerte erhöht sowie der Kinderfreibetrag, das Kindergeld und der Unterhaltshöchstbetrag angepasst. Die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler werden durch diese Maßnahmen um etwa 4 Milliarden Euro entlastet.

Auch die Länder und Kommunen profitieren: Im Rahmen der Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ist eine jährliche Entlastung der Länder durch den Bund ab 2020 um anfänglich rund 9,7 Milliarden Euro vorgesehen. Darüber hinaus hat der Bund den Kommunalinvestitionsförderungsfond um 3,5 Milliarden Euro auf insgesamt 7 Milliarden Euro aufgestockt.

Gesamtdeutsche Strukturpolitik

Für die Zeit nach dem Auslaufen des Solidarpaktes II Ende des Jahres 2019 wird ein gesamtdeutsches Fördersystem entwickelt. Im Mittelpunkt steht dabei die

Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW), in deren Rahmen Bund und Länder gemeinsam die Wachstums- und Innovationskraft strukturschwacher Regionen gezielt finanziell fördern. Bereits im Jahr 2017 wurden die Möglichkeiten der GRW zur Förderung von wirtschaftsnahen Forschungseinrichtungen und von Technologie- und Gründerzentren erweitert. Anfang des vergangenen Jahres ist zudem die Förderung von Forschung und Entwicklung gemeinnütziger externer Industrieforschungseinrichtungen durch das Programm INNO-KOM von den neuen Ländern auf strukturschwache Regionen in ganz Deutschland ausgeweitet worden. Um den Strukturwandel in den Braunkohleregionen zu unterstützen, bereitet die Bundesregierung eine Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Regionalentwicklung“ vor.

Impulse für öffentliche Investitionen

Die vergangenen Jahre haben gezeigt, dass die Konsolidierung der öffentlichen Haushalte und zusätzliche Investitionen Hand in Hand gehen können. So wurden die Ausgaben für Investitionen im Bundeshaushalt zwischen 2013 und 2017 um rund 45 Prozent auf 36,1 Milliarden Euro erhöht.

Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur werden im Jahr 2018 voraussichtlich auf 14,2 Milliarden Euro steigen und in den Folgejahren auf hohem Niveau fortgeführt. Durch die ab dem 1. Juli 2018 vorgesehene Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen werden die Einnahmen künftig steigen. Auch die geplante Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) soll zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur beitragen. Künftig wird es darüber hinaus darauf ankommen, die Planungsverfahren für die Realisierung der Infrastrukturinvestitionen schneller und effizienter zu machen. Ein wichtiger Schritt ist die Reform der Bundesfernstraßenverwaltung: Der Bund erhält ab dem 1. Januar 2021 die alleinige Verantwortung für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, vermögensmäßige Verwaltung und Finanzierung der Bundesautobahnen. Zur Erledigung der Aufgaben wird der Bund eine Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen gründen.

Chancen der Digitalisierung genutzt

Die Bundesregierung hat im April 2017 den Legislaturbericht Digitale Agenda 2014 – 2017 verabschiedet. Im Mittelpunkt der Digitalen Agenda stehen insbesondere der Ausbau der digitalen Infrastruktur, die Begleitung der Wirtschaft auf dem Weg in die Industrie 4.0, die Unterstützung des Mittelstandes und junger, innovativer Unternehmen, die Förderung einer attraktiven und wettbewerbsfähigen Berufsbildung 4.0, die Stärkung der Cybersicherheit in Deutschland sowie die Änderung des Telemediengesetzes, das die Haftungsregelungen für WLAN-Anbieter klarstellt.

Auch in einer digitalisierten Welt schafft Wettbewerb den größtmöglichen Raum zur Entfaltung von Innovationen und Wachstum. Die Offenhaltung der Märkte der digitalen Wirtschaft erfordert einen passgenauen Ordnungsrahmen, der die Marktchancen innovativer Ideen und Geschäftsmodelle gewährleistet und die Ausnutzung von Marktmacht wirksam verhindert. Eine proaktive Wettbewerbspolitik in der Plattformökonomie muss frühzeitig und schnell ineffizienten Monopolisierungstendenzen entgegenwirken können. Die Bundesregierung hat deswegen die Entwicklung eines modernen Ordnungsrahmens für die digitale Welt vorangetrieben. So wurde das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen an die Besonderheiten der Märkte der digitalen Wirtschaft angepasst. Ferner wurden im März 2017 mit dem Weißbuch „Digitale Plattformen: Ordnungspolitik für Wachstum, Innovation, Wettbewerb und Teilhabe“ Impulse für die politische

Diskussion zur Fortentwicklung des Wettbewerbs- und Regulierungsrahmens für die digitale Wirtschaft gesetzt. Zuvor wurde im November 2016 als weiterer Diskussionsimpuls für einen modernen Ordnungsrahmen das Weißbuch „Arbeiten 4.0“ veröffentlicht.

Um die Chancen der Digitalisierung zu nutzen, ist nicht zuletzt eine leistungsfähige und flächendeckende Infrastruktur erforderlich. Für die Unterstützung des Breitbandausbaus in der Bundesrepublik Deutschland wurden im Jahr 2017 weitere 400 Millionen Euro bereitgestellt. Damit stellt die Bundesregierung bisher 4,4 Milliarden Euro für den Ausbau zukunftsfähiger Breitbandnetze zur Verfügung.

Industrielle Basis gestärkt

Die starke industrielle Basis in Deutschland leistet einen wichtigen Beitrag zum Wachstum und zum Erhalt von Arbeitsplätzen. Der Anteil des verarbeitenden Gewerbes an der Bruttowertschöpfung ist in den letzten zwanzig Jahren weitgehend stabil geblieben (2016: rund 23 Prozent), während er in anderen großen Volkswirtschaften gesunken ist. Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, die Digitalisierung der Industrie voranzubringen, und unterstützt Letztere mit der Plattform Industrie 4.0.





Von zentraler industriepolitischer Bedeutung sind ferner eine gesicherte Rohstoffversorgung und eine gesteigerte Ressourceneffizienz. Auch in der EU setzt sich die Bundesregierung für eine längerfristig ausgerichtete Industriepolitik mit konkreten Maßnahmen zur nachhaltigen Stärkung der industriellen Wettbewerbsfähigkeit ein.

Impulse für nachhaltige und moderne Mobilität

Die Bundesregierung will Mobilität nachhaltig und klimaschonend gestalten. Deswegen wurde im Herbst 2017 das „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 bis 2020“ aufgelegt, mit dem die Umsetzung von Maßnahmen in den von NO_2 -Grenzwertüberschreitung betroffenen Kommunen finanziert werden soll. Ziel ist es ferner, Deutschland zum Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität zu machen und dabei die gesamte Wertschöpfungskette am Standort anzusiedeln. Im Zeitraum 2017 bis 2020 stellt der Bund 300 Millionen Euro für den Ausbau von mindestens 15.000 Ladestationen zur Verfügung. Ferner wird der Umweltbonus als Maßnahme zur Förderung des Absatzes elektrisch betriebener Fahrzeuge bis längstens 2019 gewährt, wofür insgesamt 600 Millionen Euro zur Verfügung stehen. Automatisiertes und vernetztes Fahren ist eine Zukunftstechnologie an der Schnittstelle von Mobilität und digitalem Fortschritt, aus der neue Geschäftsfelder entstehen können. Im Rahmen der „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren“ hat die Bundesregierung Maßnahmen zur Erhöhung der Rechtssicherheit ebenso beschlossen wie einen Maßnahmenplan zur Schaffung von Ethikregeln für Fahrcomputer.

Forschung und Innovation vorangetrieben

Die Bundesregierung hat im Rahmen ihrer Hightech-Strategie auch im Jahr 2017 zahlreiche Impulse für Forschung und Entwicklung gegeben. Mit deutlich gestiegenen Ausgaben für Forschung und Entwicklung hat die Bundesregierung im Jahr 2017 weiterhin dazu beigetragen, das Ziel, drei Prozent des Bruttoinlandsprodukts für Forschung und Entwicklung auszugeben, zu erreichen. Um den Technologietransfer von der Forschung in marktfähige Produkte zu beschleunigen, werden vor allem Forschungsk Kooperationen gefördert, so zum Beispiel im technologieoffenen Zentralen Innovationsprogramm Mittelstand (ZIM) oder der Industriellen Gemeinschaftsforschung (IGF). Infolge eines Beschlusses des Deutschen Bundestags vom März 2017 wurden ferner unterschiedliche Modelle einer steuerlichen Förderung von Forschung und Entwicklung geprüft. Die steuerliche Förderung von Forschung und Entwicklung für den Mittelstand sollte dabei die für den Technologietransfer wichtige Projektförderung ergänzen.

Verbesserte Voraussetzungen für Start-ups und junge Unternehmen

Damit Deutschland beim Start-up-Geschehen im internationalen Wettbewerb mithalten kann, ist eine ausreichende Finanzierung über alle Phasen der Unternehmensentwicklung unerlässlich. Für die Frühphase der Unternehmensgründung hat sich einiges zum Besseren entwickelt (Neuaufgabe High-Tech Gründerfonds III, Aufstockung INVEST-Programm). Eine Angebotslücke besteht dagegen vor allem bei der Wachstumsfinanzierung durch Wagniskapital. Es bedarf in den kommenden Jahren einer weiteren Ausweitung des Wagniskapitalvolumens in Deutschland durch Privatwirtschaft, Bund, KfW und unter Einbeziehung europäischer Finanzpartner. Ein weiteres wichtiges Element ist das wachsende Engagement der KfW in der Beteiligungsfinanzierung (ERP-VC-Fondsinvestments, Ko-Investitionsfonds coparion, Neugründung einer KfW-Beteiligungsgesellschaft).

Reform des Vergaberechts

Durch die im April 2016 in Kraft getretene Vergaberechtsreform wurde erstmals ein umfassender, moderner und flexibler Rahmen für die öffentliche Auftragsvergabe oberhalb der EU-Schwellenwerte geschaffen. Um die neuen und flexibleren Vorschriften auch auf den Bereich der

kleineren Aufträge unterhalb der EU-Schwellenwerte zu übertragen, hat die Bundesregierung gemeinsam mit den Ländern die Unterschwellenvergabeordnung (UVgO) erarbeitet. Diese ist für den Bund in Kraft seit September 2017; die Bundesregierung setzt sich für eine möglichst rasche Einführung in allen Ländern ein.

Bürokratieabbau

In der 18. Legislaturperiode hat die Bundesregierung zahlreiche Maßnahmen zum Abbau von Bürokratie und zur besseren Rechtsetzung ergriffen. Das Zweite Bürokratienteilungsgesetz senkt den Erfüllungsaufwand für Unternehmen um 135 bis 360 Millionen Euro pro Jahr. Bereits seit 2015 müssen die Bundesministerien neu eingeführte Belastungen für die Wirtschaft an anderer Stelle durch Entlastungen ausgleichen („One-in-one-out-Regel“). Das Ergebnis der Sonderbilanz zur Anwendung dieser Bürokratiebremse vom Oktober 2017 ist sehr positiv: Der unter die Bürokratiebremse fallende laufende Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft hat sich seit deren Einführung um rund 1,5 Milliarden Euro jährlich verringert. Auch die Einführung der elektronischen Vergabe in der Unterschwellenvergabeordnung wird zu einer erheblichen Entlastung der Wirtschaft und der öffentlichen Hand führen.

Zeitgemäße und faire Gestaltung der Arbeitswelt und der sozialen Sicherung

Der Arbeitsmarkt präsentiert sich insgesamt in der besten Verfassung seit der Wiedervereinigung. Die Bundesregierung hat diese Entwicklung unterstützt und damit ein inklusives Wachstum befördert. Trotz guter Arbeitsmarktentwicklung bestehen insbesondere für Geringqualifizierte, Langzeitarbeitslose, ältere und behinderte Menschen sowie Menschen mit Migrationshintergrund jedoch nach wie vor große Herausforderungen, sich adäquat in den Arbeitsmarkt zu integrieren.

Die Bundesregierung hat daher eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, um die Erwerbsbeteiligung weiter zu stärken, etwa durch eine verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und Familie (u. a. ElterngeldPlus, Kita-Ausbau) und einen flexibilisierten Übergang vom Erwerbsleben in den Ruhestand. Darüber hinaus wurden Verbesserungen beim Unterhaltsvorschuss für Alleinerziehende sowie Anpassungen des Mutterschutzgesetzes unternommen.



Die Integration der Geflüchteten, die auf absehbare Zeit in Deutschland bleiben, ist eine der großen Herausforderungen der nächsten Jahre. Aufbauend auf den umfassenden Anstrengungen der jüngeren Vergangenheit hat die Bundesregierung im Jahr 2017 eine Reihe weiterer Maßnahmen ergriffen, um zur erfolgreichen Integration der Geflüchteten in die Gesellschaft und den Arbeitsmarkt beizutragen (Neuregelung Asylbewerberleistungsgesetz, Erste Verordnung zur Änderung der Deutschsprachförderverordnung, Dritte Verordnung zur Änderung der Integrationskursverordnung).

Für eine faire Gestaltung des Arbeitsmarktes hat die Bundesregierung auch nach der Einführung des Mindestlohns Impulse gesetzt. So wirkt das Gesetz zur Änderung des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes und anderer Gesetze der missbräuchlichen Verwendung von Werkverträgen entgegen, orientiert die Leiharbeit auf ihre Kernfunktion hin und stärkt die rechtliche Stellung von Leiharbeitskräften. Das Gesetz zur Förderung der Transparenz von Entgeltstrukturen macht Lohnunterschiede zwischen Frauen und Männern sichtbar und setzt dadurch das Prinzip „Gleicher Lohn für gleiche oder gleichwertige Arbeit“ in der Praxis besser durch.

Nach dem Rentenpaket aus dem Jahr 2014 wurden zum Ende der vergangenen Legislaturperiode im Bereich der Alterssicherung weitere wichtige Änderungen beschlossen. Mit dem Gesetz über den Abschluss der Rentenüberleitung werden die bisher zwischen Ost- und Westdeutschland noch abweichenden Rechengrößen für die Rentenberechnung schrittweise angeglichen. Darüber hinaus wurde die Absicherung für erwerbsgeminderte Menschen in der gesetzlichen Rentenversicherung weiter verbessert. Schließlich wurden mit dem Betriebsrenten-



stärkungsgesetz zahlreiche Verbesserungen für eine stärkere Verbreitung der betrieblichen Altersversorgung beschlossen.

Moderne, wettbewerbliche und umweltverträgliche Energiepolitik, effektiver Klimaschutz

Die Bundesregierung hat die Energiepolitik in der 18. Legislaturperiode grundlegend erneuert, wettbewerblicher ausgestaltet und europäisch eingebettet. Fast alle Vorhaben aus der 10-Punkte-Energie-Agenda vom Beginn der Legislaturperiode sind umgesetzt.

Erneuerbare Energien sind mittlerweile die wichtigste Stromquelle in Deutschland (33,1 Prozent der Bruttostromerzeugung in Deutschland 2017 laut vorläufigen Zahlen). Der Paradigmenwechsel hin zu wettbewerblich ermittelten Fördersätzen und einer mengen- statt preisbasierten Förderung führt zu einem deutlich kosteneffizienteren Ausbau der erneuerbaren Energien. So sind die durchschnittlichen Fördersätze für Photovoltaik-Freiflächenanlagen seit den ersten Ausschreibungen im April 2015 um mehr als 45 Prozent auf zuletzt unter 5 Cent pro Kilowattstunde gesunken. Im nächsten Schritt will die

Bundesregierung praktische Erfahrungen mit technologieübergreifenden Ausschreibungen sammeln (ab 2018 dreijährige Pilotphase für Wind an Land und Solar).

Die Stromversorgung in Deutschland muss auch bei einem weiter steigenden Anteil erneuerbarer Energien verlässlich bleiben. Voraussetzung dafür sind ein flexibles Stromsystem, ein zügiger Ausbau der Netze und die Verstärkung bestehender Netze.

Energieeffizienz ist eine tragende Säule der Energiewende. Die Bundesregierung unterstützt Effizienzmaßnahmen im Gebäudebereich und bei der Energieverbrauchskennzeichnung. Im nächsten Schritt sollen Handlungsoptionen für eine mittel- bis langfristige Effizienzstrategie im „Weißbuch Energieeffizienz“ konkretisiert werden. Das Energieforschungsprogramm der Bundesregierung legt Schwerpunkte auf erneuerbare Energien, Energieeffizienz und Energiesystemtechnologien. 2018 soll das Programm in seiner siebten Auflage fortgeschrieben werden.

Mit dem Klimaschutzplan 2050 wurden erstmals für das Jahr 2030 Zielkorridore für alle Sektoren beschlossen. Die Bundesregierung wird ein quantifiziertes Maßnahmenprogramm vorlegen, das sicherstellen soll, dass alle Ziele

erreicht werden können. Auf europäischer Ebene wurde im November 2017 eine Einigung über die Reform des EU-Emissionshandels erzielt. Dabei steht die Verknappung des Zertifikateangebots in einem ausgewogenen Verhältnis zur Sicherstellung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie.

In den kommenden Jahren wird es darauf ankommen, den gesamten Energiebedarf sektorübergreifend weiter zu reduzieren (Prinzip „Efficiency First“). Dabei sollte auch die so genannte Sektorkopplung, das heißt der effiziente Einsatz von erneuerbaren Energien für Wärme, Verkehr und Industrie, einen Beitrag zur weitgehenden Dekarbonisierung leisten. Es ist zu prüfen, wie insbesondere eine Überarbeitung der Struktur von Steuern, Abgaben und Umlagen im Einklang mit den Zielen des Energiekonzepts, der Energiewende und des Klimaschutzplans 2050 dies maßgeblich unterstützen kann.

Auch auf europäischer Ebene setzt sich die Bundesregierung für eine ambitionierte Energie- und Klimapolitik mit dem Ziel einer robusten Energieunion und der verlässlichen Erreichung der EU-Energie- und Klimaziele für 2030 ein.

Vertrauen in ein starkes Europa und in stabile Finanzmärkte

Die Bundesregierung setzt sich gemeinsam mit ihren europäischen Partnern dafür ein, Europa für die Herausforderungen der Zukunft stark zu machen. Die gute wirtschaftliche Lage sollte für Investitionen, Reformen und den Aufbau von fiskalischen Puffern genutzt werden, um Vorsorge für die Zukunft zu treffen. Dies schafft Vertrauen und bildet die Grundlage für mögliche weitere Integrationsschritte. Beim Eurogipfel am 15. Dezember 2017 haben sich die Staats- und Regierungschefs zur Fortentwicklung der Wirtschafts- und Währungsunion (WWU) ausgetauscht und über weitere Arbeiten gesprochen. Gemeinsames Ziel ist dabei, die Krisenprävention und Widerstandsfähigkeit der WWU insgesamt zu stärken. Mit ihren konkreten Vorschlägen vom 6. Dezember 2017 leistet die Europäische Kommission ebenfalls einen Beitrag zur Debatte.

Über die Weiterentwicklung der WWU hinaus muss auch der Binnenmarkt weiter gestärkt werden. Neben Strukturreformen kommt auch Investitionen eine wichtige Rolle zu, um nachhaltiges Wachstum der EU-Mitgliedstaaten zu festigen. Die Bundesregierung begrüßt daher, dass der Europäische Fonds für strategische Investitionen



(EFSI) deutlich erweitert und seine Laufzeit bis Ende 2020 verlängert wird. Bei der Diskussion um die Einführung einer elektronischen Dienstleistungskarte setzt sich die Bundesregierung für eine Lösung ein, bei der die bestehenden nationalen Regelungen und qualitätssichernden Anforderungen nicht unterlaufen werden. Die Bundesregierung unterstützt ferner aktiv und konstruktiv die Digitale Binnenmarktstrategie der Europäischen Kommission.

Mit der Kapitalmarktunion sollen die europäischen Finanzmärkte weiter integriert und so die Finanzierungsmöglichkeiten insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen der Realwirtschaft weiter verbessert werden. Um die Finanzstabilität zu sichern, traten im vergangenen Jahr Gesetze in Kraft, um mögliche Gefahren für die Finanzstabilität zielgenau zu bekämpfen und die Transparenz von Finanzmärkten und -produkten zu erhöhen.

In ihrer Mitteilung zur Vollendung der Bankenunion vom 11. Oktober 2017 hat die Europäische Kommission modifizierte Vorschläge zur Vollendung der Bankenunion durch eine mögliche gemeinsame europäische Einlagensicherung vorgelegt. Der Rat Wirtschaft und Finanzen (ECOFIN-Rat) hatte zuvor vereinbart, dass eine politische Diskussion über weitere Risikoteilung erst dann möglich ist, wenn ausreichende Fortschritte bei den Maßnahmen zur Risikoreduzierung, inklusive einer angemessenen Regulierung von Staatsanleihen, erreicht wurden. Diese sogenannte ECOFIN-Roadmap vom Juni 2016 gilt weiter. Die Vorschläge der Europäischen Kommission greifen die Forderungen nach Risikoreduktion nur teilweise auf und müssen daher substantiell nachgebessert und auch effektiv umgesetzt sowie angewandt werden.

Der Risikoabbau im Bankensektor kommt voran, bedarf jedoch weiterer Fortschritte. In manchen europäischen Ländern sind weitere Bilanzbereinigungen einiger Banken erforderlich. Das Abwicklungs- und Insolvenzregime bedarf ebenso einer Fortentwicklung: Erforderlich sind der weitere Aufbau qualitativ hochwertiger Verlustpuffer, Schritte zur Harmonisierung des Insolvenzrechts und die international koordinierte Einführung einer Verschuldungsquote (Leverage Ratio).

Gegen Protektionismus, für moderne Handelsregeln und nachhaltige Entwicklung

Auf internationaler Ebene setzt sich die Bundesregierung dafür ein, die Globalisierung aktiv zu gestalten und Protektionismus entschlossen entgegenzutreten. Wie kaum ein anderes Land ist Deutschland mit der Weltwirtschaft verflochten. Gute internationale Wirtschaftsbeziehungen sind für die deutsche Volkswirtschaft deshalb von großer Bedeutung. Offene Märkte und regelbasierter Handel sind die Voraussetzung für Wohlfahrtsgewinne, inklusives Wirtschaftswachstum und den Abbau von Armut.

Unter deutscher Präsidentschaft haben die G20-Staaten beim Gipfel in Hamburg ein klares Bekenntnis zum Multilateralismus abgegeben und verabredeten gemeinsames Handeln, um globale Herausforderungen anzugehen. Zudem hat die Bundesregierung im Kreise der G20 die erste Digitalministerkonferenz ausgerichtet. Dabei wurde ein konkreter Fahrplan für die weitere G20-Arbeit zu Digitalisierung vereinbart.

Für die Bundesregierung steht das multilaterale Handelssystem der Welthandelsorganisation (WTO) als Ordnungsrahmen für einen offenen und regelbasierten Welthandel im Mittelpunkt. Trotz eines deutlichen Bekenntnisses der WTO-Mitglieder für das multilaterale System konnten bei der WTO-Ministerkonferenz im Dezember 2017 keine zufriedenstellenden Ergebnisse erzielt werden. Ergänzend unterstützt die Bundesregierung ehrgeizige und umfassende bilaterale Freihandelsabkommen der EU. Das Abkommen mit Kanada setzt neue Maßstäbe beim Abbau von Handelshemmnissen bei gleichzeitiger Sicherung hoher Standards und dient als Vorbild für künftige Abkommen.

Die Erschließung von Drittmärkten hat für die exportorientierte deutsche Wirtschaft große Bedeutung. Mit einem breiten Instrumentarium der Außenwirtschaftsförderung wie Exportkredit- und Investitions Garantien werden deutsche Unternehmen auf wichtigen Auslandsmärkten unterstützt. Zudem will die Bundesregierung Auslandsprojekte, die im strategischen deutschen Interesse liegen, stärker begleiten. Sie hat dafür eine Geschäftsstelle eingerichtet und einen Koordinator ernannt.

Umgekehrt sind auch ausländische Direktinvestitionen hierzulande ein wesentlicher Impulsgeber für Wachstum und Arbeitsplätze in Deutschland. Staatliche Eingriffe bei ausländischen Direktinvestitionen bedürfen deshalb einer besonderen Rechtfertigung. In den letzten Jahren haben prüfungsrelevante Unternehmenserwerbe an Zahl und Komplexität deutlich zugenommen. Daher hat sich die Bundesregierung im Juli 2017 auf eine Änderung der Außenwirtschaftsverordnung verständigt. Ergänzend hat die Europäische Kommission auf Anregung Deutschlands, Frankreichs und Italiens im September 2017 einen Verordnungsvorschlag zur Schaffung eines Rahmens für die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen in der Europäischen Union vorgelegt.

Die „Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung“ der Vereinten Nationen ist der zentrale internationale Orientierungsrahmen für nachhaltige Entwicklung. Mit der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie hat die Bundesregierung den nationalen Rahmen zur Umsetzung der Agenda 2030 gesetzt. Diese bildet seit der Neuauflage 2017 erstmals nationale und internationale Maßnahmen der Bundesregierung zur Erreichung aller „Sustainable Development Goals“ ab. 2017 wurde auch die deutsche Nationale Kontaktstelle zur Förderung der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen strukturell und personell neu aufgestellt. Zudem will die Bundesregierung deutsche Unternehmen besser dabei unterstützen, die wirtschaftlichen Potenziale in Afrika zu nutzen. Gleichzeitig sollen die Perspektiven der afrikanischen Bevölkerung verbessert werden. Daher hat die Bundesregierung im Juni 2017 Eckpunkte zur wirtschaftlichen Entwicklung Afrikas beschlossen. Hiermit sollen die Instrumente der Außenwirtschaftsförderung und der Entwicklungszusammenarbeit besser verzahnt werden.

Kontakt: Sven Bergschmidt, Julia Gundlach,
Dr. Kenan Šehović, Dr. Lena Roth und Dr. Ulrike Zirpel
Referat: Grundsatzfragen der Wirtschaftspolitik

Maritime Energiewende gewinnt an Fahrt

Die Klimaanforderungen für die Seeschifffahrt steigen – für die deutsche maritime Industrie Herausforderung und Chance zugleich

Die Pariser Klimakonferenz hat den Druck auf den Seeverkehr erhöht, seinen Beitrag zu den globalen Klimaschutzziele zu leisten. Die EU-Kommission hat bereits angekündigt, die Einbeziehung des Seeverkehrs in das europäische Emissionshandelssystem (ETS) zu prüfen. Die Bundesregierung setzt sich für global gültige Vorgaben im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation ein. Mit der Maritimen Agenda 2025 zeigt die Bundesregierung Ziele und Instrumente auf, mit denen die maritime Energiewende vorangebracht wird. Neue Kraftstoffe und Antriebstechnologien, die Sektorkopplung von Energie, Verkehr und Industrie sowie die Digitalisierung bilden zentrale Bausteine.



Seeverkehr nimmt weltweit zu – und damit auch die Anforderungen an den Klima- und Umweltschutz

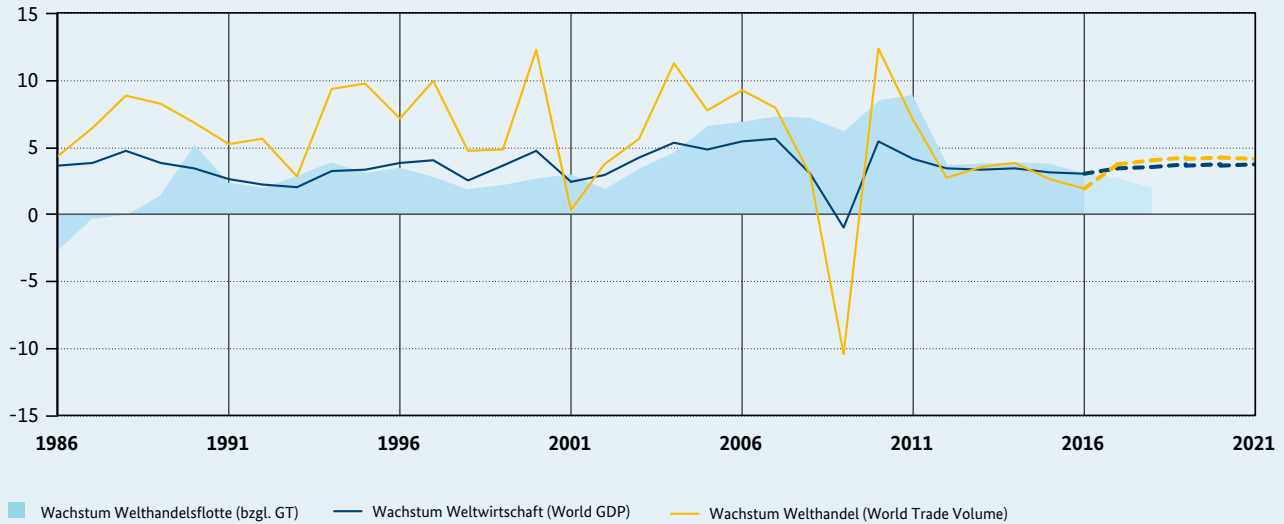
Der Anteil des Seeverkehrs am wachsenden Welthandel ist beachtlich: Derzeit werden 90 Prozent des weltweiten Gütertransports über den Seeweg abgewickelt. Die Quote ist in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich gestiegen. Die europäischen Seehäfen sind bedeutende Drehscheiben des internationalen Handels – erkennbar daran, dass etwa ein Drittel der weltweiten Schiffsbewegungen in

der EU starten und enden. Die Verkehrsverflechtungsprognose der Bundesregierung aus dem Jahr 2014 geht für die deutschen Seehäfen von einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum des Umschlagvolumens von 2,8 Prozent bis zum Jahr 2030 aus. Dies entspricht einer Zunahme von 74 Prozent im untersuchten Zeitraum 2010 bis 2030. Um den Gütertransport per Seeweg noch effizienter zu gestalten, geht der Trend zu immer größeren Schiffen. Galt ein Containerschiff mit einer Kapazität von 3000 TEU¹ in den 1990er Jahren noch als groß, fahren heute Schiffe mit mehr als 20.000 TEU auf den Weltmeeren.

1 TEU ist eine international standardisierte Einheit zur Zählung von ISO-Containern und steht für „Twenty Foot Equivalent Unit“. Das aktuell größte Containerschiff ist 400 Meter lang und hat 21.413 Stellplätze für Standardcontainer.

Entwicklung der Weltwirtschaft und des Welthandels gegenüber der Welthandelsflotte

Wachstum in %



Datenquelle: Internationaler Währungsfonds (IWF), IHS Maritime & Trade, Clarkson Research Research; Darstellung: VSM

Hinzu kommt der sich weiterhin rasant entwickelnde Kreuzfahrtmarkt. Bislang kamen die Passagiere vor allem aus Europa und den USA. Allein in Europa unternahm im vergangenen Jahr 6,7 Millionen Passagiere eine Kreuzfahrt, das sind 3,4 Prozent mehr als 2016. Doch vor allem China gilt als Markt der Zukunft: Derzeit buchen jährlich eine Million Chinesen eine Kreuzfahrt, im Jahr 2030 sollen es bereits sieben bis acht Millionen chinesische Passagiere pro Jahr sein. Für die deutschen Werften, die sich insbesondere auf den Bau von Kreuzfahrtschiffen spezialisiert haben, ist dies eine sehr positive Entwicklung. Ihre Bauplätze sind die nächsten Jahre ausgebucht.

Mit dem steigenden Anteil der Schifffahrt am globalen Güter- und Personentransport wird auch der Umwelt- und Klimaschutz in dieser Branche immer wichtiger. Gemessen an seiner Transportleistung gehört der Seeverkehr zu den energieeffizientesten Verkehrsträgern für den Gütertransport. Der Kraftstoffverbrauch und damit der Ausstoß an CO₂ pro Tonne transportierter Ware ist bei einem Schiff deutlich geringer als beispielsweise beim Transport per LKW oder Flugzeug. Von den geschätzt 50.000 Schiffen, die jährlich weltweit auf den Weltmeeren unterwegs sind, fährt jedoch die weitaus größte Anzahl noch mit Schweröl, das wegen der Schwefel- und Stickstoffemissionen sowie Rußpartikeln zum Teil stark umweltbelastend wirkt. Der-

zeit verursacht der Seeverkehr circa 2,2 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen. Laut einer Studie der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation der Vereinten Nationen (IMO) aus dem Jahr 2014 wird der Anteil angesichts des prognostizierten Wachstums des Sektors weiter steigen und kann im Jahr 2050 auf 15 Prozent steigen, wenn keine Gegenmaßnahmen erfolgen.²

Auch durch das Klimaschutzabkommen von Paris im Jahr 2015 hat der Druck auf den Seeverkehr zugenommen, einen angemessenen Beitrag zum Erreichen der globalen Klimaschutzziele zu leisten. Zwar ist der internationale Seeverkehr in dem Abkommen nicht explizit erwähnt, aber an einer Verpflichtung zur Reduzierung der Emissionen kommt auch dieser Sektor nicht vorbei.

In Deutschland haben aktuell die fünf Küstenländer das Thema Schifffahrt und Luftreinhaltung in den deutschen See- und Binnenhäfen in den Fokus gerückt. Während der Liegezeiten der Schiffe in den Häfen wird der an Bord benötigte Strom noch mit Hilfe der schiffseigenen Hilfsdiesel bzw. Generatoren erzeugt. Bei einem Kreuzfahrtschiff beträgt der Stromverbrauch bis zu 10 MWh (Megawattstunden). Die dabei entstehenden Abgasmengen, vor allem Rußpartikel und Stickoxide, tragen erheblich zur Beeinträchtigung der Luftqualität in den Hafenstädten bei.

² IMO, 2017, "Third IMO Greenhouse Gas Study 2014" <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Greenhouse-Gas-Studies-2014.aspx>

In der Hamburger Innenstadt geht bspw. bis zu ein Drittel der Stickstoffemissionen von Schiffen aus. Hier müssen zukunftsfähige Lösungen zur sauberen und effizienten Stromversorgung der Schiffe umgesetzt werden.

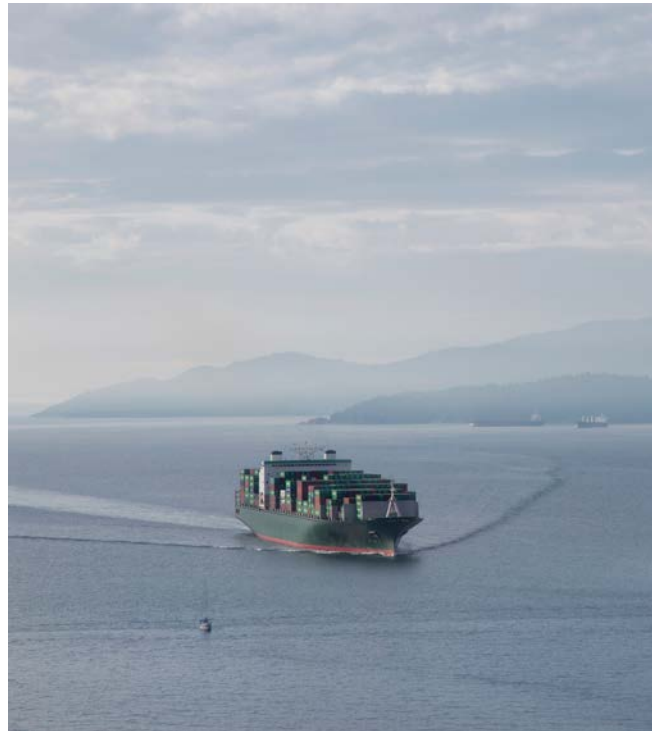
Notwendige Regulierung des Seeverkehrs – aber international

Um den Anforderungen der weltweit tätigen Schifffahrtsbranche gerecht zu werden, bedarf es eines internationalen Rechtsrahmens. Deshalb engagiert sich Deutschland auch im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) für eine stetige Weiterentwicklung der bestehenden Standards und Regelwerke. Fragen des Umweltschutzes werden im Umweltausschuss (Marine Environmental Protection Committee – MEPC) behandelt. Wichtigstes Dokument ist das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung, kurz: MARPOL-Übereinkommen. Es enthält verbindliche Vorschriften u. a. zur Entsorgung von Abfällen und anderen Rückständen, zur Reduktion von Luftschadstoffemissionen, zur Lärminderung sowie zur Verringerung der Einleitung von Schiffsabwässern und anderen Schadstoffen der Schifffahrt.

Verhandlungen im Rahmen der IMO mit ihren insgesamt 169 Mitgliedstaaten sind oft sehr langwierig, da die Entscheidungen nach dem Konsensprinzip erfolgen. Zum Teil werden die Vereinbarungen im Anschluss nicht von allen Staaten ratifiziert oder in der Umsetzung stark abgeschwächt. Dies hat in der Vergangenheit dazu geführt, dass einzelne Regionen, Staaten und einzelne Häfen lokale Umweltschutzvorschriften festgelegt haben. Aus Sicht des Umweltschutzes auf lokaler Ebene kann dies Sinn machen. Die Konsequenz besteht jedoch häufig darin, dass die Emissionen oder Verschmutzungseinträge woanders erfolgen. Langfristig würde für die internationale Schifffahrt ein Flickenteppich von inkonsistenten Vorschriften entstehen, ohne dass die Meeres- und Klimaschutzziele effektiv umgesetzt werden könnten.

IMO-Strategie zur Eindämmung von Emissionen im Seeverkehr

Bereits seit 2005 sind in der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen der IMO Grenzwerte für den Schwefelgehalt von ölhaltigen Brennstoffen enthalten. 2016 hat die IMO beschlossen, den für alle Schiffe geltenden Grenzwert von 3,5 Prozent auf 0,5 Prozent im Jahr 2020 zu senken. Die EU-Schwefelrichtlinie hatte ein entsprechendes Schwefel-



limit bereits seit 2012 für europäische Gewässer vorgeschrieben. Durch die nun bestehende Konsistenz zwischen IMO- und EU-Recht wird für die Schifffahrt endlich ein „level playing field“ erreicht. Unabhängig hiervon kann die IMO auf Antrag Überwachungsgebiete für Schwefelemissionen festlegen, in denen noch strengere Grenzwerte gelten. Auf Antrag der Anrainerstaaten wurden die Nord- und die Ostsee als eine solche Sulphur Emission Control Area (SECA) ausgewiesen. Seit 2015 dürfen deswegen Schiffe mit Einfahrt in die SECA-Gebiete lediglich Brennstoffe mit einem maximalen Schwefelgehalt von 0,1 Prozent einsetzen.

Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen sieht auch eine stufenweise Reduzierung der Stickstoffemissionen vor. Schiffsdiesel-Motoren, die ab 2011 konstruiert wurden, müssen ab 2021 in den Nitrogen Emission Control Areas (NECA) den so genannten TIER-III-Standard erfüllen, was eine Emissionsminderung von bis zu 20 Prozent im Vergleich zum bislang geltenden Standard bedeutet. Auf Antrag der Anrainerstaaten wurden die Nord- und die Ostsee als NECA-Gebiete ausgewiesen.

Der Klimaschutz stand bislang nicht im Fokus der IMO. Verpflichtungen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr enthält das MARPOL-Übereinkommen bislang lediglich in schiffbaulicher Hinsicht in Form des Schiffsenergieeffizienz-Indexes (EEDI). Der EEDI wurde von der IMO im Jahr 2011 beschlossen. Der Index

zielt darauf ab, die Effizienz von neugebauten Schiffen stufenweise bis 2025 zu verbessern. Für die gesamte Flotte wird dies einen mittelfristigen Effekt haben, denn die Nutzungsdauer von Schiffen kann bis zu 30 Jahre und mehr betragen.

Seit längerem gibt es Diskussionen in der IMO über die Einführung eines weltweiten Systems zur Erfassung von CO₂-Emissionen im Seeverkehr, die jedoch bislang am Widerstand einzelner Mitgliedstaaten scheiterten. Die EU verabschiedete 2015 eine Verordnung, die ein verbindliches Monitoring-, Reporting- und Verification- (MRV-)System für CO₂-Emissionen von Seeschiffen größer als 5.000 Bruttoreaumzahl³ beinhaltet und das ab 2018 in Kraft tritt⁴. Die EU-Bestimmungen gelten für die Schiffseigner unabhängig davon, in welchem Staat ihr Schiff registriert ist. Maßgeblich ist allein, dass das Schiff sich innerhalb des Seegebietes der EU bewegt. Schließlich konnte im Oktober 2016 auch im Rahmen der IMO eine Einigung über die Einführung eines „Data Collection System“ verabschiedet werden. Dies sieht vor, dass die CO₂-Emissionen von Schiffen größer als 5.000 Bruttoreumzahl ab dem Jahr 2019 zu erheben und an den jeweiligen Flaggenstaat zu melden sind. Die Daten sollen in einer zentralen Datenbank gespeichert werden. Um zu verhindern, dass zwei parallele Datenerfassungssysteme existieren, prüft die EU-Kommission derzeit eine Anpassung der MRV-Verordnung an das IMO-Datenerfassungssystem.

Die Einführung des IMO-Datenerfassungssystems ist ein erster Schritt. Zwischenzeitlich wurde ein Fahrplan zur Entwicklung einer mittel- und langfristigen Strategie der IMO beschlossen. Dieser sieht vor, dass bis 2018 zunächst eine vorläufige Strategie mit möglichen Maßnahmen und Zeithorizonten erarbeitet wird. Diese Strategie soll weiterentwickelt werden, wenn zusätzliche Informationen insbesondere aus der Datenerhebung zu CO₂-Emissionen vorliegen. Bis zum Frühjahr 2023 soll eine endgültige Strategie beschlossen werden. In den Verhandlungen zur Änderung der Richtlinie über das Emissionshandelssystem der EU (EU-EHS) (2015/148 (COD)) hat die EU-Kommission bereits angekündigt, im Falle der nicht rechtzeitigen Umsetzung einer IMO-Strategie die Einbeziehung der Seeverkehrsemissionen in den europäischen Emissionshandel ab dem Jahr 2023 zu prüfen.

Nachhaltiger Seeverkehr – Maritime Industrie als Innovationstreiber

Nicht ausgereifte bzw. nicht ausreichend verfügbare Technologien sowie fehlende alternative Kraftstoffe wurden häufig als Argument vorgetragen, um Beschlüsse der IMO über strengere Abgasgrenzwerte zu verzögern bzw. deren Inkrafttreten immer wieder zu verschieben. Studien belegen jedoch, dass mit den von der Industrie angebotenen Technologien wie Katalysatoren, Abgasrückführung (so genannte Scrubber) sowie alternativen Antrieben und Kraftstoffen diese strengeren Grenzwerte umgesetzt werden können. Das Inkrafttreten der strengen SECA-Grenzwerte im Gebiet der Nord- und Ostsee war für die Reedereien sicherlich eine Herausforderung. Die Bilanz nach zwei Jahren ist jedoch positiv: Nach Auskunft der Überwachungsbehörden wie dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie hält sich die Schifffahrt weitgehend an die Grenzwerte.

Um die neuen Umwelt- und Klimaanforderungen umzusetzen und langfristig eine Dekarbonisierung des Seeverkehrs zu erreichen, rücken auch im maritimen Sektor alternative Kraftstoffe und Antriebssysteme in den Fokus. Innovative Technologiekonzepte werden in Bereichen wie Elektromobilität, Wasserstofftechnologien, synthetische Kraftstoffe mit grünem Wasserstoff und LNG (liquefied natural gas) verfolgt. Um die Herstellung alternativer Kraftstoffe zu fördern und Anreize zu etablieren, setzt sich die Bundesregierung zudem im Rahmen der Überarbeitung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (REDI) für europaweite und geeignete regulatorische Rahmenbedingungen ein.

Dabei erfordert die Schifffahrt aufgrund ihrer besonderen Anforderungen im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern eine sektorspezifische Betrachtung: So ist eine vollständige Elektrifizierung, wie sie für andere Sektoren wie z. B. den PKW-Verkehr diskutiert wird, im Seeverkehr angesichts der zurückzulegenden Transportwege sowie der transportierten Tonnage derzeit nicht umsetzbar. Zumindest für große Containerschiffe kann mittelfristig auf hocheffiziente Diesel- und Gasmotoren als Antriebstechnologien nicht verzichtet werden. Durch moderne diesel-elektrische Antriebsanlagen (so genannte Hybrid-Antriebe) können erhebliche Emissionsreduktionen erreicht werden. Im Kurzstreckenverkehr – bspw. beim Betrieb von Fähren –

3 Die Bruttoreumzahl (BRZ) ist ein dimensionsloses internationales Maß für die Größe eines Schiffs auf der Grundlage des umbauten Volumens, gemessen in Kubikmetern.

4 Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG, ABl. L 2015 vom 19.05.2015.



befinden sich wiederum bereits Batterietechnologien im Einsatz. Entsprechendes Potenzial gibt es auch bei der Binnenschifffahrt. Der Einsatz von Brennstoffzellen wird zudem bei der Bordstromversorgung erprobt.

Schon heute technisch möglich und erprobt ist der Einsatz von LNG. Derzeit kommt vorwiegend fossiles Erdgas zum Einsatz. Die Industrie forscht jedoch bereits an Technologien, um Erdgas auch durch Biogas oder synthetisches Gas zu ersetzen. Mit LNG sinken im Vergleich zum herkömmlichen Schweröl die Partikel- und Schwefelemissionen um nahezu 100 Prozent, die Stickstoffemissionen um 70 Prozent und die Treibhausgasemissionen um ca. 25 Prozent.

Beim Thema Luftreinhaltung in Häfen werden Technologien zur gasbasierten Versorgung von Schiffen mittelfristig ebenfalls eine zentrale Rolle spielen. So wurde für die Versorgung von Kreuzfahrtschiffen im Hamburger Hafen ein Lastkahn mit Gasmotoren entwickelt, die LNG zur Erzeugung des Stroms verwenden (LNG-Barge „Hummel“). Alternativen könnten kleine flexible, landbasierte Anlagen wie z. B. ein in einem Container installiertes Kleinstkraftwerk, das mit LNG befeuert wird (so genannte PowerPacs), darstellen.

Effizienzsteigerungen beim Kraftstoffverbrauch lassen sich neben innovativen Antriebstechnologien auch durch Leichtbau oder die Optimierung der Rumpfform der Schiffe, aber vor allem durch die Nutzung von Erkenntnissen erzielen, die nun aufgrund der Digitalisierung zur Verfügung stehen. So könnten die Daten zu CO₂-Emissionen, die im Rahmen

des IMO-Datensystems erfasst werden, eine wesentliche Grundlage für die Optimierung der Ausnutzung von Kraftstoffen und sonstigen Ressourcen bilden.

Für die deutsche maritime Branche bieten Investitionen in den Klima- und Umweltschutz vor allem die Chance, mit innovativen Unternehmen, Geschäftsmodellen, Produkten und Verfahren international wettbewerbsfähig zu bleiben. Die notwendigen Weichen hierfür müssen jetzt gestellt werden.

Anlässlich der Weltklimakonferenz COP23 in Bonn im November 2017 haben führende Unternehmen der maritimen Branche im Rahmen der Initiative „Ambition 1.5 °C“ den Entwurf für einen Aktionsplan vorgestellt, mit dem die Schifffahrt ihren Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen leisten kann. Zu den Vorschlägen zählen u. a.

- ▶ der Bau von Demonstrationsschiffen zur Erprobung neuer Technologien;
- ▶ die Aufnahme eines wissenschaftsbasierten Ziels für CO₂-Emissionen im Rahmen der IMO-Verhandlungen sowie
- ▶ die Fortentwicklung und restriktive Umsetzung des EEID.

Am weitesten geht die Empfehlung, auf eine CO₂-Steuer oder -Abgabe hinzuwirken, um die Einführung sauberer Technologien zu fördern.



Wie unterstützt die Bundesregierung die maritime Energiewende?

Die Bundesregierung hat im Januar 2017 die Maritime Agenda 2025 verabschiedet. Die Agenda definiert zentrale Ziele, Handlungsfelder und Vorschläge für aufeinander abgestimmte Maßnahmen, die zur nachhaltigen Nutzung der Meere und einem hohen Schutzniveau beitragen und die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands als Technologie-, Produktions- und Logistikstandort mittel- und langfristig weiter stärken. Zentrale Handlungsfelder sind die Stärkung der Nachhaltigkeit des Seeverkehrs sowie der Beitrag maritimer Technologien zur Energiewende.

Handlungsfelder und Ziele der Maritimen Agenda 2025:

1. Technologieführerschaft sichern und ausbauen
2. Internationale Wettbewerbsfähigkeit sichern
3. Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen stärken
4. Nachhaltigkeit des Seeverkehrs gestalten
5. Mit maritimen Technologien zur Energiewende beitragen
6. Maritim 4.0 – Chancen der Digitalisierung nutzen
7. Maritimes Know-how in Deutschland stärken
8. Industrielle Fähigkeiten beim Bau von Marine- und Küstenwachschiffen weiterentwickeln
9. EU-Strategie zum „Blauen Wachstum“ aktiv gestalten

Bei der Entwicklung von Klima- und Umweltstandards legt die Bundesregierung großen Wert auf einen kohärenten Rahmen mit global gültigen Regeln, um einen effektiven Schutz unter Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen sicherzustellen. Die Bundesregierung wird sich daher auch weiterhin im Umweltausschuss der IMO für eine effektive Umsetzung der beschlossenen Standards und Regelwerke einsetzen und sich gleichzeitig mit Nachdruck in die Verhandlungen um eine umfassende CO₂-Strategie einbringen. Deutschland hat sich u. a. einer Koalition europäischer und vom Klimawandel besonders betroffener Inselstaaten angeschlossen („High Ambition Group“), um sich im Rahmen der Verhandlungen für ein möglichst konkretes Beitragsziel der Schifffahrt zur CO₂-Reduktion einzusetzen.

Für die Unterstützung bei der Einführung neuer Kraftstoffe und Antriebssysteme verweist die Maritime Agenda 2025 auf die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS). Mit der 2013 veröffentlichten Strategie hat die Bundesregierung erstmals einen umfassenden Überblick über die Technologien und alternativen Kraftstoffoptionen für die verschiedenen Verkehrsträger vorgelegt. Ziel der MKS ist es, in Form einer „lernenden Strategie“ Wege aufzuzeigen, wie die Energiewende im Verkehr langfristig umgesetzt werden kann. Mit der Weiterentwicklung der MKS soll der Handlungsbedarf für die Bundesregierung und die beteiligte Wirtschaft identifiziert werden, um möglichst kurzfristig marktreife Kraftstoffalternativen zu schaffen.

Daneben läuft die konkrete Umsetzung der MKS durch Förderprogramme und Pilotprojekte. Im August 2017 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Richtlinie über Zuwendungen für die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff veröffentlicht. Ziel der Richtlinie ist es, die Nachfrage nach LNG als Schiffskraftstoff in Deutschland zu steigern, um damit Anreize für den Aufbau der entsprechenden LNG-Versorgungsinfrastruktur in Häfen zu geben. Gegenstand der Förderung ist entweder die Ausrüstung von Schiffsneubauten oder die Umrüstung von bestehenden Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff im reinen Gas- bzw. Dual-Fuel-Betrieb für den Hauptantrieb.

Der Bund ist selbst Eigentümer von Schiffen u. a. beim Zoll, bei der Bundespolizei, der Fischereiaufsicht oder der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Im Wege der Vergabe von Schiffsneubauten kann er so eine wichtige Rolle als Innovationstreiber sowie bei der Durchsetzung hoher umweltbezogener Standards wahrnehmen. Gerade bei langlebigen Wirtschaftsgütern wie Schiffen sind Betriebskosten (u. a. Energieverbrauch) sowie so genannte Lebenszykluskosten



(u. a. Wartungsintensität) wichtige Vergabekriterien. Für das künftig im Dienst des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie fahrende Forschungsschiff ATAIR wurde eine deutsche Werft u. a. mit der Ausrüstung eines emissionsarmen LNG-Antriebs beauftragt.

Mit den Instrumenten der Technologie- und Forschungsförderung setzt die Bundesregierung Anreize, verstärkt in Forschung und Entwicklung zu investieren. Mit der im Februar 2017 veröffentlichten Förderinitiative „Energie- wende im Verkehr: Sektorkopplung durch die Nutzung strombasierter Kraftstoffe“ hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie für die drei Jahre von 2018 bis 2020 rund 130 Millionen Euro bereitgestellt. Ziel der programm- übergreifenden Initiative ist es, die Energiewirtschaft, den Verkehrssektor und die maritime Wirtschaft enger zu ver- zahnern und Anreize für die Nutzung von Synergien zu setzen. Der Fokus der Förderbekanntmachung liegt auf Forschungsprojekten zur Herstellung und Nutzung von alternativen, strombasierten Kraftstoffen und der Einbin- dung der neuen Technologien in die Energiewirtschaft. Ausgehend von einem sektorübergreifenden Ansatz zielt die Förderinitiative auch auf die Entwicklung von leistungs-

autonomen, energieeffizienten Stromerzeugungs- und -versorgungskonzepten (so genannte Microgrids), um eine klimaneutrale Landstromversorgung von Schiffen zu gewährleisten und das regionale Netz zu entlasten bzw. zu unterstützen. Für die aktuelle Diskussion über Maßnahmen des Bundes zur Stärkung der Landstromversorgung von Schiffen in Häfen sind die ausgewählten Forschungspro- jekte von erheblicher Relevanz. Darüber hinaus plant die Bundesregierung, das Thema in ihrem Energieforschungs- programm fest zu verankern und ab 2018 den neuen För- derbereich „EnEff.Hafen.2050“ zu etablieren.

Die Förderbekanntmachung ist Bestandteil der Initiative für eine maritime Energiewende, die das Bundesministe- rium für Wirtschaft und Energie gemeinsam mit dem Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbauer e.V. (VDMA) im Rahmen der Zehnten Nationalen Maritimen Konferenz im April 2017 in Hamburg angestoßen hat. Der Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V. (VSM) ist der Initiative beigetreten. Mit der Initiative wollen die Part- ner die Entwicklung von Technologien an der Schnittstelle von Energie, Verkehr und Industrie gezielt fördern und den Dialog der maritimen Akteure stärken.

Maritime Technologieförderprogramme des Bundes:

- ▶ Maritimes Forschungsprogramm vom 01.12.2017
- ▶ Förderlinie „Echtzeittechnologien für die maritime Sicherheit“ vom 01.12.2017
- ▶ Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ vom 29.11.2017
- ▶ Förderprogramm „Innovative Hafentechnologien“ (IHATEC) vom 20.06.2016

Energieforschungsprogramm des Bundes

- ▶ Förderbekanntmachung 6. Energieforschungsprogramm „Forschung für eine umweltschonende, zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung“ vom 08.12.2014

Die maritime Energiewende wird eines der zentralen Themen für den Maritimen Koordinator der Bundesregierung in der neuen Legislaturperiode sein. Entwicklung und effektiver Einsatz der Technologien kann nur in Zusammenarbeit aller maritimen Akteure erfolgen. Auf die Koordinierung und Bündelung von Maßnahmen der Bundesregierung wird es hier auch in Zukunft maßgeblich ankommen.

Kontakt: Dr. Anja Stenger
Referat: Maritime Wirtschaft, Geschäftsstelle des
Koordinators für die Maritime Wirtschaft

Ist das Europäische Vertragsrecht fit für das digitale Zeitalter?

Reform des Vertragsrechts als Teil der Digitalen Binnenmarktstrategie der Kommission

Die Digitalisierung umfasst immer mehr Lebensbereiche. Eine Vielzahl von heute alltäglich verwendeten Produkten – wie etwa das Smartphone oder intelligente Waschmaschinen – waren vor einigen Jahren noch deutlich weniger verbreitet. Bei allen diesen Produkten ist Software ein integraler Bestandteil der Ware. Daneben sind auch neue digitale Geschäftsmodelle auf dem Vormarsch – wie z. B. das Bezahlen mit Daten. Um mit diesen Entwicklungen Schritt zu halten, plant die EU, die Regeln des Vertragsrechts zu novellieren und fit für das digitale Zeitalter zu machen. Sie hat dazu entsprechende Reformvorschläge vorgelegt. Diese zielen darauf ab, den grenzüberschreitenden Handel zu fördern und den Verbraucherschutz zu stärken.



Der Europäische Binnenmarkt ist als Wachstumsmotor eine entscheidende Säule der Europäischen Union. Vor diesem Hintergrund hat die Europäische Kommission im Mai 2015 ihre digitale Binnenmarktstrategie veröffentlicht. Erklärtes Ziel ist es, die derzeit noch stark national fragmentierten digitalen Märkte zu einem gemeinsamen Markt zu integrieren. Zu den insgesamt 16 zentralen Initiativen der digitalen Binnenmarktstrategie gehören auch zwei Richtlinienvorschläge, die sich mit bestimmten vertragsrechtlichen Aspekten der Bereitstellung digitaler Inhalte und mit bestimmten vertragsrechtlichen Aspekten des Warenhandels befassen.

Der Richtlinienvorschlag Digitale Inhalte betrifft die Bereitstellung klassischer Daten in digitaler Form (z. B. Musik, Apps), die Bereitstellung digitaler Dienste (z. B. Cloud Computing, soziale Netzwerke) und körperlicher Datenträger, auf denen digitale Inhalte gespeichert sind (z. B. CDs, DVDs). Erfasst sind Verträge im Verhältnis Anbieter/Verbraucher, sei es als „klassischer“ Vertrag (digitaler Inhalt gegen Entgelt) oder als Vertrag, bei dem der Verbraucher seine personenbezogenen Daten zur Verfügung stellt und sozusagen mit diesen

Daten „bezahlt“ („Daten als Gegenleistung“). Geregelt wird insbesondere, wann der digitale Inhalt vertragsgemäß ist, wer die Beweislast hierfür trägt und welche Gewährleistungsrechte der Verbraucher bei Vertragswidrigkeit innerhalb welcher Frist geltend machen kann (Nacherfüllung, Preisminderung, Beendigung des Vertrages). Dabei handelt es sich um vollharmonisierende Regelungen. Das heißt, dass die Mitgliedstaaten davon nicht abweichen können. Für die geregelten Aspekte gibt es bisher keine EU-weit einheitlichen Vorschriften.

Der Richtlinienvorschlag zum Warenhandel betrifft alle Kaufverträge über bewegliche Sachen und sieht insbesondere vollharmonisierende Regelungen (d. h. ohne Abweichungsmöglichkeit) zur Vertragsmäßigkeit, zu den Gewährleistungsrechten des Verbrauchers und zur Beweislast vor. Die Richtlinie Warenhandel soll die geltende Verbrauchsgüterkaufrichtlinie ersetzen. Abgesehen davon, dass die Verbrauchsgüterkaufrichtlinie bislang nur Mindestharmonisierende Vorschriften enthält (d. h. mit Abweichungsmöglichkeit für die Mitgliedstaaten), sind der nunmehr vorgelegte



Richtlinienvorschlag und die Verbrauchsgüterkaufrichtlinie in vielen Punkten identisch. Es muss daher abgewogen werden, ob und in welchem Umfang die geltende Verbrauchsgüterkaufrichtlinie, die schon lange in Kraft und erprobt ist, tatsächlich ersetzt werden sollte.

Verabschiedung für 2018 geplant

Die Verhandlungen zu den beiden Richtlinienvorschlägen sind unterschiedlich weit fortgeschritten: Zur Richtlinie Digitale Inhalte haben im Dezember 2017 die informellen Trilogverhandlungen zwischen Kommission, Rat und Parlament begonnen. Die Richtlinie Warenhandel wird noch in Rat und Parlament beraten – die zuständige Ratsarbeitsgruppe ist erst im Dezember 2017 in die inhaltlichen Beratungen eingestiegen. Gleichwohl plant die Kommission für beide Richtlinienvorschläge, wie bei allen Initiativen der Digitalen Binnenmarktstrategie, eine Verabschiedung bis Ende 2018.

Beide Richtlinienvorschläge enthalten zahlreiche kontrovers diskutierte Regelungen. Dies betrifft „klassische“ Themen des Vertragsrechts (z. B. ab wann Verbrauchern bei langfristigen Verträgen ein Kündigungsrecht zustehen sollte), aber auch spezielle Fragen wie Pflichten zur Bereitstellung von (Sicherheits-)Updates oder die Frage, inwieweit elektronische Kommunikationsdienste wie z. B. WhatsApp, Skype, Facetime neben den traditionellen Kommunikationsdiens-

ten von der Richtlinie erfasst sein sollten. Die Verhandlungen gestalten sich daher alles andere als einfach. Dabei wird auch das mitunter bestehende Spannungsverhältnis zwischen den Zielen, den grenzüberschreitenden Handel zu fördern und gleichzeitig die Rechte der Verbraucher zu stärken, immer wieder deutlich. Die Schwierigkeiten der Verhandlungen sollen anhand der folgenden drei Beispiele verdeutlicht werden:

1. Umgang mit integrierten digitalen Inhalten

Zu den Waren mit integrierten digitalen Inhalten (so genannte embedded digital content) gehören z. B. Smartphones mit Betriebssystem und Apps, Waschmaschinen mit eingebauter Software und Autos mit eingebautem Navigations- und Soundsystem. Derartige Verknüpfungen von Waren und digitalem Inhalt nehmen an Bedeutung zu, so dass zunehmend eine Notwendigkeit für entsprechende Regeln gesehen wird.

Drei Regelungsoptionen denkbar

Möglich wäre die Anwendung der Regelungen der Richtlinie Warenhandel (im Folgenden: Regeln des Warenrechts) auf die Ware insgesamt, unabhängig von Existenz und Bedeutung darin integrierter digitaler Inhalte. Der Vorteil läge in der Einfachheit der Regelung, da beispielsweise keine

Abgrenzung nach der Bedeutung des digitalen Inhalts stattfinden müsste. Andererseits könnte diese Lösung künftig nicht mehr sachgerecht sein, wenn integrierte digitale Inhalte mehr und mehr an Bedeutung gewinnen.

Alternativ wäre die Anwendung der Regelungen für digitale Inhalte sowohl auf die Ware als auch auf den integrierten digitalen Inhalt denkbar. Auch diese Option würde klare Regeln schaffen, wäre allerdings ggf. nicht immer sachgerecht, solange es sich um Waren mit nur untergeordnetem Softwareanteil handelt.

Schließlich käme eine differenzierte Regelung in Betracht, z.B. indem Warenrecht auf den Warenteil und die Richtlinie Digitale Inhalte auf den digitalen Inhalt Anwendung findet. Alternativ könnte nach der Bedeutung des digitalen Inhalts differenziert werden. Warenrecht wäre danach anwendbar, solange der digitale Inhalt nur von untergeordneter Bedeutung ist. Sobald er zur Wahrnehmung der Hauptfunktionen der Ware erforderlich ist, wäre dagegen die Richtlinie Digitale Inhalte anwendbar. Auf den ersten Blick mag eine differenzierte Regelung sachgerechter erscheinen. Allerdings birgt sie durchaus Abgrenzungsschwierigkeiten (Liegt der Fehler in der Ware oder doch in der Software? Wann ist ein digitaler Inhalt nur von untergeordneter Bedeutung?).

Insbesondere diese dritte Option einer differenzierten Regelung zeigt auch, welche (Vor-)Frage sich neben der eigentlichen Regelung zum Umgang mit integrierten digitalen Inhalten noch stellt: Ab wann ist ein digitaler Inhalt eigentlich „eingebettet“, d.h. wie ist der Begriff zu definieren?

Ergebnis nicht absehbar

Kommission, Rat und Parlament haben unterschiedliche Auffassungen zu den genannten Regelungsoptionen. Der Kommission schwebt offenbar eine differenzierte Lösung vor, bei der Warenrecht so lange anwendbar bleibt, wie die Ware (noch) im Vordergrund steht und die integrierten digitalen Inhalte nur von untergeordneter Bedeutung sind. Auch das Parlament bevorzugt eine differenzierte Lösung, wenn auch in anderer Form: Für den digitalen Inhalt gilt die Richtlinie Digitale Inhalte, für den Warenteil bleibt es bei der Anwendung von Warenrecht. Nach der Ratsfassung sind nur digitale Inhalte von zentraler Bedeutung überhaupt „eingebettet“. Gleichwohl findet auch bei diesen Waren weiterhin Warenrecht Anwendung.

Die unterschiedlichen Auffassungen lassen umfangreiche Diskussionen und Textänderungen im Trilog zur Richtlinie Digitale Inhalte und in den Verhandlungen zum Richtlinienvorschlag Warenhandel erwarten. Wichtig ist in jedem Fall, zu einer klaren Definition und einer eindeutigen Regelung zu kommen. Abgrenzungsschwierigkeiten und damit Rechtsunsicherheit auf Seiten der Verbraucher und der Unternehmen sollten vermieden werden.

2. Verlängerung der Gewährleistungsfristen

Diskutiert wird auch über eine Verlängerung der Gewährleistungsfrist und der Beweislastumkehrfrist. Das deutsche Recht sieht derzeit grundsätzlich eine Gewährleistungsfrist von zwei Jahren und eine Beweislastumkehrfrist von sechs Monaten vor, was den Regelungen in den meisten anderen EU-Mitgliedstaaten entspricht (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Derzeitige Fristen für Gewährleistung und Beweislastumkehr

Mitgliedstaaten	Gewährleistungsfrist (Jahre)	Beweislastumkehrfrist
Belgien	2	6 Monate
Bulgarien	2	6 Monate
Dänemark	2	6 Monate
Deutschland	2	6 Monate
Estland	2	6 Monate
Finnland	Keine feste Frist	6 Monate
Frankreich	2	2 Jahre
Griechenland	2	6 Monate
Irland	6	6 Monate
Italien	2	6 Monate
Kroatien	2	6 Monate
Lettland	2	6 Monate
Litauen	2	6 Monate
Luxemburg	2	6 Monate
Malta	2	6 Monate
Niederlande	Keine feste Frist	6 Monate
Österreich	2	6 Monate
Polen	2	1 Jahr
Portugal	2	2 Jahre
Rumänien	2	6 Monate
Schweden	3	6 Monate
Slowakei	2	6 Monate
Slowenien	2	6 Monate
Spanien	2	6 Monate
Tschechische Republik	2	6 Monate
Ungarn	2	6 Monate
Vereinigtes Königreich	6 (5 in Schottland)	6 Monate
Zypern	2	6 Monate



Gewährleistungsfrist: Zeitspanne, in der Verbraucher Gewährleistungsrechte wegen Mängeln der (Kauf-) Sache geltend machen können.

Beweislastumkehrfrist: Zeitspanne, in der nicht der Verbraucher den Mangel, sondern der Verkäufer die Mangelfreiheit der (Kauf-)Sache nachweisen muss.

Gleichwohl werden derzeit bei beiden Richtlinienvorschlägen längere Fristen diskutiert: In ihrem Richtlinienvorschlag Digitale Inhalte sah die Kommission keinerlei explizite Fristen vor. Geregelt wurde lediglich, dass die Beweislast beim Anbieter liegt. Folge des Kommissionsvorschlags wäre, dass Verbraucher unbegrenzt Gewährleistungsrechte geltend machen könnten und Anbieter unbegrenzt verpflichtet wären, die Mangelfreiheit des digitalen Inhalts nachzuweisen.

Wäre dieser Vorschlag aus Verbraucherschutzgesichtspunkten der aktuellen Regelung vorzuziehen? Vermutlich würden Anbieter das Risiko, mangels Fristen unbegrenzt haftbar zu sein, über höhere Preise an die Verbraucher weitergeben. Daher wäre jedenfalls fraglich, ob das Verbraucherschutzniveau insgesamt tatsächlich steigen würde.

Doch auch bei expliziten Fristenvorgaben stellen sich zahlreiche Folgefragen, z. B. ob es sich um vollharmonisierende Regelungen handeln sollte. Ein Vorteil wäre, dass Verbraucher und Anbieter EU-weit denselben Regeln unterworfen wären. Dies fördert das Verbrauchervertrauen und stärkt den grenzüberschreitenden Handel. Dafür müssten zugleich aber Mitgliedstaaten mit derzeit längeren Fristen ihr aktuelles Verbraucherschutzniveau herunterfahren.

Dies führt zu der Frage, ob eine Verlängerung der Fristen für alle Mitgliedstaaten überhaupt sinnvoll wäre. Befürworter argumentieren, dass digitale Inhalte sich anders als Waren nicht abnutzen und die Kosten der Nacherfüllung (z. B. ein Update mit einer nicht-defekten Software) oft gering sind. Kritiker argumentieren hingegen, dass die Kosten der Nacherfüllung wegen der rasanten technologischen Entwicklung gerade besonders hoch sein können. Bei der Beweislastumkehr wird es zudem mit zunehmender Fristlänge wahrscheinlicher, dass andere Faktoren (z. B. Anwendungsfehler des Verbrauchers) bei der Entstehung eines Defekts eine Rolle gespielt haben.

Bei den Verhandlungen zur Richtlinie Digitale Inhalte geht die Tendenz im Hinblick auf die Beweislastumkehr in Richtung einer längeren Frist: Der Rat sieht hier eine Frist von

einem Jahr (vollharmonisiert) vor, das Europäische Parlament sogar eine Frist von zwei Jahren (ein Jahr nur bei integrierten digitalen Inhalten).

Eine ähnliche Tendenz zeigt sich auch beim Richtlinien-vorschlag Warenhandel. Hier sieht bereits der Vorschlag der Kommission längere Fristen vor – zwei Jahre für die Beweislastumkehr sowie zwei Jahre Gewährleistungsfrist. Die zweijährige Gewährleistungsfrist entspricht zwar der derzeitigen Rechtslage, wegen des vollharmonisierenden Ansatzes könnten die Mitgliedstaaten aber anders als bisher nicht davon abweichen. Auch hier stellen sich daher die genannten Fragen zu den Vor- und Nachteilen von vollharmonisierenden Regelungen und längeren Fristen – auch vor dem Hintergrund, dass die geltende Verbrauchsgüterkaufrichtlinie schon lange in Kraft und erprobt ist.

3. Umgang mit Verträgen, bei denen der Verbraucher mit seinen Daten „bezahlt“

Speziell beim Richtlinienvorschlag Digitale Inhalte stellt sich die Frage, wie mit vermeintlich „kostenlosen“ Verträgen umgegangen werden sollte. Nach dem Kommissionsvorschlag soll die Richtlinie Digitale Inhalte auch dann Anwendung finden, wenn der Verbraucher keinen Preis für die Bereitstellung digitaler Inhalte zahlt, sondern stattdessen Daten zur Verfügung stellt. Die Kommission verweist insoweit auf den zunehmend mit Geld vergleichbaren Wert von Informationen über Einzelpersonen und stellt zudem fest: „(...) Diese besonderen Geschäftsmodelle treten in verschiedenen Formen in einem erheblichen Teil des Marktes auf. Die Einführung einer Differenzierung nach Art der Gegenleistung würde zu einer diskriminierenden Unterscheidung zwischen verschiedenen Geschäftsmodellen führen und Unternehmen einen ungerechtfertigten Anreiz bieten, digitale Inhalte vermehrt gegen Daten anzubieten. Es sollten gleiche Wettbewerbsbedingungen sichergestellt werden (...)“.

Der Kommissionsvorschlag erfasst derartige Verträge jedoch nicht vollumfänglich, sondern setzt einschränkend voraus, dass der Verbraucher die Daten „aktiv“ und als „echte“ Gegenleistung („counter-performance other than money“) bereitstellt. Nicht erfasst wären damit z. B. Fälle, in denen der Verbraucher die Daten nicht selbst bereitstellt, sondern dem Anbieter über so genannte Cookies automatisch generierte Informationen über das Nutzerverhalten des Verbrauchers zur Verfügung gestellt werden.



Mitgliedstaaten streiten über das „Wie“ der Einbeziehung

Die Mitgliedstaaten waren sich weitgehend einig, derartige Verträge in die Richtlinie einzubeziehen. Umstritten war jedoch das „Wie“: Sollen sie generell erfasst sein, abgesehen von ausdrücklich geregelten Ausnahmen? Sollen sie umgekehrt grundsätzlich nicht erfasst sein, abgesehen von den ausdrücklich in der Richtlinie genannten „Formen“ des Bereitstellens von Daten? Welche Fälle sollten von der Richtlinie erfasst werden? Diskussionsstoff boten auch mögliche Konflikte zum bestehenden Datenschutzrecht und hier insbesondere die Frage, inwieweit der Richtlinie zusätzlich zu den Rechten des geltenden Datenschutzrechts überhaupt ein Mehrwert zukommen kann. Das Datenschutzrecht sieht bereits eine auf Antrag zu erfolgende vollständige Löschung von Daten vor, womit aber der Anbieter keinen Gegenwert für seine Leistung mehr hätte. Zugleich hat der Verbraucher möglicherweise gar kein Interesse an weitergehenden Rechten über die Löschung seiner Daten hinaus.

Europäischer Datenschutzbeauftragter äußert grundlegende Kritik an Formulierungen des Vorschlags

Der Europäische Datenschutzbeauftragte begrüßte grundsätzlich die Einbeziehung derartiger Verträge, kritisierte jedoch die Begriffe „aktiv“ und „als Gegenleistung“. Daten sollten nicht als Ware und damit mögliche Gegenleistung dargestellt werden. Zudem sollte für das aktive und das passive Bereitstellen von Daten der gleiche Schutz gelten, das bestehende Datenschutzrecht differenziere insoweit nicht.

Sachgerechte Lösung erforderlich

Am Ende wird die Richtlinie Verträge, bei denen der Verbraucher mit seinen Daten „bezahlt“, wahrscheinlich grundsätzlich erfassen. Unklar ist noch, in welchem Umfang sie einbezogen werden und welche Ausnahmen es geben wird. Rat und Parlament haben jedenfalls in ihren Textfassungen beispielsweise die Beschränkung auf „aktiv“ und „als Gegenleistung“ bereitgestellte Daten gestrichen. Dies könnte in Richtung einer eher breiten Erfassung dieser Verträge deuten. Wichtig ist am Ende ein sachgerechter Interessenausgleich: Auf der einen Seite steht das Bestreben, Verbrauchern auch für diese Fälle Rechte zuzugestehen und so ggf. auch das Bewusstsein zu steigern, dass es sich gerade nicht um kostenlose Verträge handelt. Auf der anderen Seite dürfen jedoch die Interessen der Wirtschaft und die schon bestehenden Rechte des Datenschutzrechts nicht aus dem Blick verloren werden.

Ausblick: Ausgleich von Verbraucher- und Unternehmensinteressen notwendig

Auch künftig sind sowohl zur Richtlinie Digitale Inhalte als auch zur Richtlinie Warenhandel kontroverse Diskussionen zu erwarten. Wichtig ist dabei, dass am Ende eine sachgerechte Lösung steht, die sowohl den Verbraucher- als auch den Unternehmensinteressen gerecht wird. Dafür müssen nicht nur bei einzelnen Fragen Verbraucher- und Unternehmensinteressen abgewogen werden, sondern auch Zusammenhänge zwischen den Richtlinienvorschlägen bedacht werden. Wichtig sind z. B. möglichst gleichlaufende Fristen in beiden Richtlinien – mit unterschiedlichen Regelungen für verschiedene (Kauf-)Gegenstände und der damit verbundenen Rechtsunsicherheit, welche Regeln eigentlich gelten, wäre letztlich niemandem gedient. Ein übergreifendes Thema wird auch der Grad der Harmonisierung sein (Vollharmonisierung ohne Abweichungsmöglichkeit vs. Mindestharmonisierung). Der Ansatz der Kommission (Vollharmonisierung) ist angesichts ihres Ziels, einen EU-weit einheitlichen Markt zu schaffen, dabei grundsätzlich folgerichtig. Wenn es dadurch gelingt, den grenzüberschreitenden Handel zu fördern und gleichzeitig das Verbraucherschutzniveau anzuheben, dürften die Mitgliedstaaten jedenfalls im Bereich des Vertragsrechts fit für das digitale Zeitalter sein.

Kontakt: Dr. Svenja Solka
Referat: Zukunft der EU, Justiz und Inneres,
Bessere Rechtsetzung