

FAHRVERBOTE DROHEN

Der Streit um den Diesel

DOROTHEE BÄR IM INTERVIEW

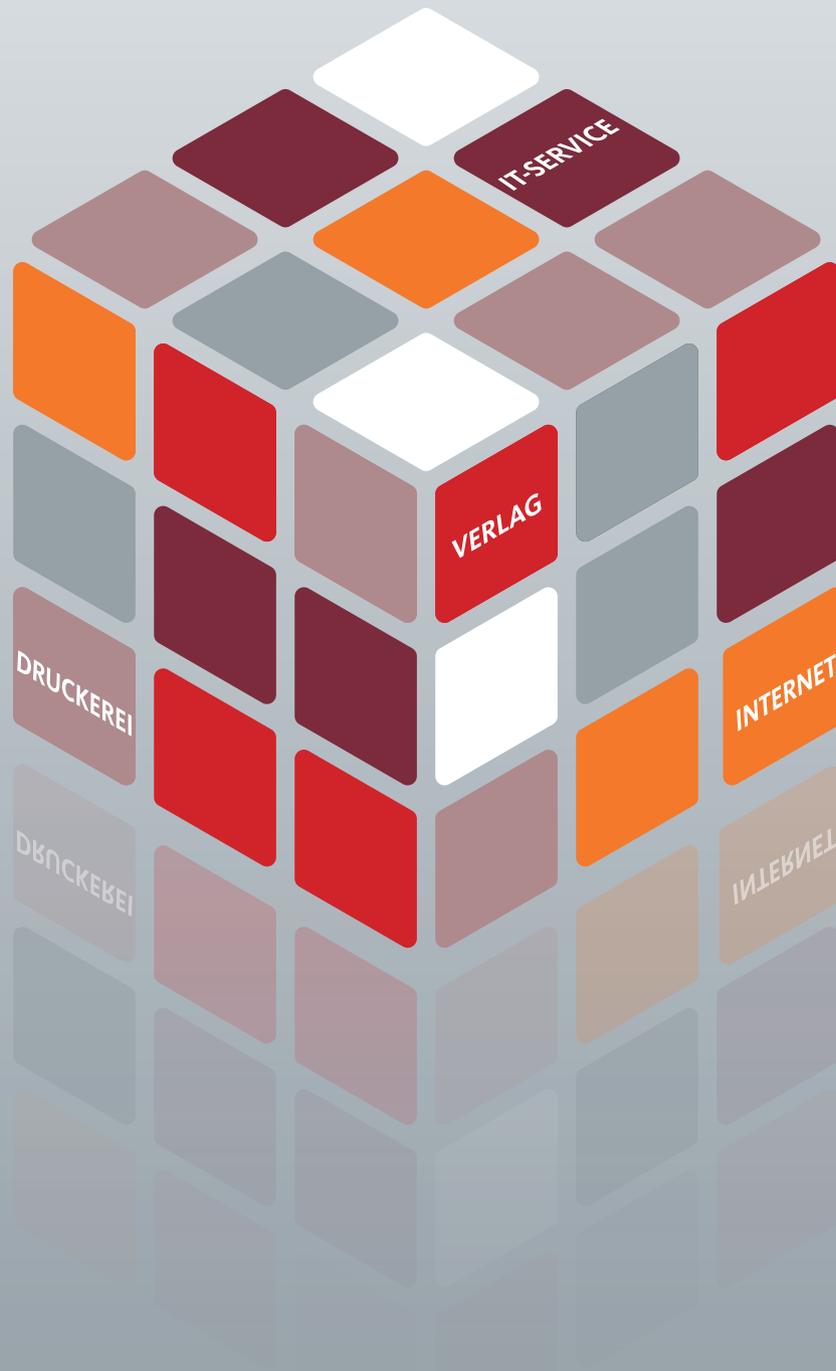
„**Digitales Bürgerkonto
wäre ein Gewinn**“

LAHME LEITUNGEN

**Woran es beim
Breitbandausbau hapert**



WIR ZAUBERN LÖSUNGEN.



Politik muss auch aneckeln

*Liebe Herrinnen
und Herr,*

endlich: Die Minister sind im Amt, die Fraktionen und Ausschüsse neu sortiert. In Deutschland wird wieder Politik gemacht. Nachdem es in den Monaten nach der Bundestagswahl bei einigen Akteuren wohl mehr um Parteitaktik ging, wird nun wieder leidenschaftlich über inhaltliche Positionen gestritten.

Es ist schon paradox. In der vergangenen Legislaturperiode wurden Union und SPD – zu Recht – dafür kritisiert, sich zu wenig voneinander zu unterscheiden. Nun stoßen Minister der Union gleich zu Beginn ihrer Arbeit notwendige Debatten über den Sozialstaat, Recht und Ordnung an – und werden sogleich dafür kritisiert, sie sollten doch besser „ihre Arbeit aufnehmen“. Dabei ist genau das ihre Aufgabe: Politik braucht die Debatte und sie braucht Politiker, die Probleme klar beim Namen nennen. Wichtig ist aber gleichermaßen, dass am Ende einer Debatte immer die konkreten Schlüsse stehen, die die Politik zu ziehen und umzusetzen hat.

Beispiel politischer Islam: Selbstverständlich gehört der politische Islam nicht zu Deutschland. Selbstverständlich müssen wir seine Ausbreitung stoppen. Die wachsende Zahl von Salafisten und Gefährdern zeigt die Dimension des Problems. Es muss ein Weckruf sein, dass unter den in Deutschland lebenden Menschen mit türkischen Wurzeln fast jeder Zweite die islamischen Gebote wichtiger findet als die deutschen Gesetze (Emnid-Umfrage aus 2016). Zur Realität in Deutschland gehört auch, dass importierte Imame junge deutsche Muslime radikalieren, und dass Moscheevereine von Fundamentalisten aus dem Ausland finanziert werden. Mit anderen Worten: Solange sich der politische Islam derart ausbreitet und zu verfestigen droht, müssen wir die Dinge klar benennen und dann handeln: etwa, indem wir schärfere Vorschriften für die Auslandsfinanzierung von Moscheen und die Einführung eines neuen Visums für Imame schaffen.

Beispiel Recht und Ordnung: Seit langem schon nimmt in der Bevölkerung die Sorge zu, durch Kriminalität gefähr-



det zu sein. Viele Bürger haben das Gefühl, der Staat könne ihre Sicherheit nicht mehr ausreichend garantieren. Dabei handelt es sich nicht nur um eine gefühlte, sondern eine faktische Unsicherheit. Seit 2014 nehmen die Gewalttaten in Deutschland wieder zu – vor allem wegen der Zuwanderung, wie Kriminalwissenschaftler Christian Pfeiffer im Auftrag des Bundesfamilienministeriums analysiert hat. In Berlin gibt es ganze Straßenzüge, in denen der Rechtsstaat handlungsunfähig ist. Wenn der Justiz das Personal fehlt, um Straftätern den Prozess zu machen, ein Falschparker aber binnen Minuten ein Knöllchen am Auto hat, dann stimmt etwas nicht in diesem Land. Es ist deshalb gut, dass die Große Koalition mehr Polizei- und Richterstellen schafft, die Videoüberwachung ausweitet und die Zuwanderung besser steuern wird. Auf diese Punkte müssen gerade wir in der Unionsfamilie ein besonderes Auge werfen, damit wir wieder als Partei des Rechtsstaats wahrgenommen werden.

Die Union muss gerade in der Neuaufgabe der Großen Koalition unterscheidbar bleiben. Und das geht nur mit klaren Positionierungen und klaren Worten – auch wenn man damit gelegentlich aneckelt.

Herzliche Grüße

Carsten Linnemann

Carsten Linnemann
MIT-Bundesvorsitzender



Fotos: adobe. Stock.com

Impressum

Herausgeber:

Mittelstands- und Wirtschaftsvereinigung der CDU/CSU (MIT), vertreten durch den Bundesvorsitzenden Dr. Carsten Linnemann MdB und den Hauptgeschäftsführer Thorsten Alsleben

Schadowstraße 3, 10117 Berlin
E-Mail: redaktion@mit-bund.de
www.mit-bund.de

Chefredaktion:

Thorsten Alsleben (v.i.S.d.P.)

Chef vom Dienst:

Hubertus Struck

Redaktion:

Katharina-Luise Kittler
Richard Praetorius

Verlag, Anzeigenleitung und Druck:

Union Betriebs-GmbH (UBG)
Egermannstraße 2, 53359 Rheinbach
Telefon: 02226 802-213
Telefax: 02226 802-222
E-Mail: verlag@ubgnet.de
www.ubgnet.de
Geschäftsführer: Rudolf Ley
Projektleitung: Andreas Oberholz

Art-Direktion:

UBG Büro Berlin

Titelbild:

Adobe Stock/Riko Best

Druckauflage

2. Quartal/2018:

26.000 Exemplare
Die Mitgliedschaft in der IVW und die daraus resultierende Auflagenkontrolle wird seit dem 1. Quartal 2017 nahtlos fortgeführt.

Anzeigenverkauf:

Nielsen I, II, V, VI
Verlagsvertretung Getz
Telefon: 02205 86179
E-Mail: info@getz-medien.de

Nielsen IIIa, IIIb, IV, VII
Braun Medien GmbH
Telefon: 0202 3178693
E-Mail: info@braun-medien-gmbh.de

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Verwendung nur mit Genehmigung. © Mittelstands- und Wirtschaftsvereinigung der CDU/CSU (MIT). Das Mittelstandsmagazin erscheint sechsmal jährlich. Für Mitglieder der MIT ist der Bezug des Mittelstandsmagazins im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Dieser Ausgabe liegt eine Werbebeilage der Firma Walbusch, Walter Busch GmbH & Co. KG. bei. Wir bitten unsere Leser um freundliche Beachtung.

MIT:EDITORIAL

Politik muss auch anecken

3

von Carsten Linnemann

MIT:KOLUMNE

Die Illusion vom Grundeinkommen

8

von Eva Quadbeck

Es ist illusorisch, Hartz IV mit einem staatlichen Grundeinkommen begegnen zu können, findet Eva Quadbeck.

MIT:TITEL

Schnelles Internet Wo hakt es beim Breitbandausbau?

10

Noch immer müssen sich viele Bürger und Unternehmen mit langsamen Internet-Leitungen begnügen. Woran liegt das?

Streit um Fahrverbote Feldzug gegen den Diesel?

12

Trotz sinkender Abgasbelastung drohen in vielen Städten Diesel-Fahrverbote. Für manchen Mittelständler ist das existenzbedrohend.

MIT:INTERVIEW

Interview mit Staatsministerin

Dorothee Bär

„Digitales Bürgerkonto wäre ein Gewinn an Datensouveränität“

17

Dorothee Bär ist sich sicher: Digitalisierung wird das Leben für alle besser machen.





MIT:SERVICE

Autotest

Audi A6 Avant 2.0 quattro 16

MIT:FAKTEN

Die EU-Kommission überprüft ihre KMU-Definition, Big Data wird wichtiger und Bargeld bleibt beliebt. 6, 9

MIT:DEBATTE

Pro & Contra

Sollen Autokonzerne dazu verpflichtet werden, die Kosten einer Hardware-Nachrüstung für Dieselfahrzeuge zu tragen? 20

Henning Aretz und Norbert Eyck diskutieren.

MIT:ERKLÄRT

US-Schutzzölle

Worum geht es beim Handelskrieg? 22

Was steckt hinter dem aktuellen Konflikt, wer würde profitieren, wer nicht?

MIT:INSIDE

EU-Check 26

MIT-Bundesvorstand zu Gast in Wien 28

Neumitglieder 30

Personalien 31

Investitionen

sicher entscheiden?

Da brauche ich aktuelle

Geschäftszahlen.



Mit den digitalen DATEV-Lösungen haben Sie jederzeit den Überblick über Ihre aktuellen Geschäftszahlen. Und sind direkt mit Ihrem Steuerberater verbunden. So können Sie anstehende Investitionen sicher entscheiden. Informieren Sie sich im Internet oder bei Ihrem Steuerberater.

[Digital-schafft-Perspektive.de](https://www.digital-schafft-perspektive.de)



Zukunft gestalten. Gemeinsam.



EU überprüft KMU-Definition

In der Europäischen Union bestimmt die sogenannte KMU-Definition, ob ein Betrieb als Kleinst-, kleines oder mittleres Unternehmen (KMU) eingestuft wird. Derzeit wird diese Definition überprüft. Wir haben darüber mit dem Vorsitzenden des Parlamentskreises Mittelstand (PKM) der CDU/CSU-Gruppe im Europaparlament, Markus Pieper, gesprochen.

Was bringt die KMU-Definition dem Mittelstand?

Pieper: Die Definition verschafft KMU einen bevorzugten Zugang zu Forschungsprogrammen, bringt aber auch Bürokratienteilungen. Das Parlament arbeitet derzeit an einer Resolution, die neue Aspekte in die Definition einbringen wird. Diese Resolution hat der PKM initiiert.

Warum besteht Änderungsbedarf?

Die aktuelle KMU-Definition stammt aus dem Jahr 2003. Durch die Inflation und den Wandel zu einer Dienstleistungsgesellschaft sind die Schwellenwerte für Umsatz- und Beschäftigtenzahlen nicht mehr zeitgemäß. Viele deutsche Unternehmen weisen mittelständische Strukturen auf, zählen aber mehr als 250 Mitarbeiter, sogenannte Mid-Caps. Der europäische Gesetzgeber berücksichtigt diese Unternehmen in keinerlei Hinsicht, obwohl Mid-Caps mit den gleichen bürokratischen Hürden zu kämpfen haben wie KMU. Wir müssen die aktuellen Schwellenwerte daher anpassen und eine zusätzliche Definition von Mid-Caps schaffen. Außerdem wol-

Mittelstand hat viele regionale Gesichter

Der Mittelstand in Deutschland hat erstaunliche regionale Facetten. Der neue KfW-Mittelstandsatlas dokumentiert dies erstmals in einer detaillierten Länder-Analyse. So ist der Mittelstand in den Stadtstaaten Berlin und Hamburg deutlich stärker von Dienstleistungsunternehmen in freiberuflichen Tätigkeitsfeldern geprägt als anderswo. Solche Unternehmen investieren in der Regel weniger kapitalintensiv und können ihre Investitionen leichter aus eigenen Mitteln finanzieren, die Neigung zur Kreditaufnahme ist dort besonders niedrig. Die höchsten Mittelstandsanteile (Beschäftigte im KMU) an der gesamten Erwerbsbevölkerung eines Landes findet man in Schleswig-Holstein, Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern mit je über 90 Prozent. Zudem lässt sich bei kaum einer Kennziffer eine klare Trennung zwischen ost- und westdeutschen Ländern finden. Investitionsspitzenreiter ist beispielsweise Brandenburg, dort investieren Mittelständler etwa ein Viertel mehr als der Bundesdurchschnitt. Die kräftigste Eigenkapitalausstattung weisen Mittelständler in Sachsen-Anhalt auf. Auch sind die Inhaber in den ostdeutschen Ländern tendenziell jünger. Die größte internationale Präsenz besitzen Mittelständler in Hamburg.



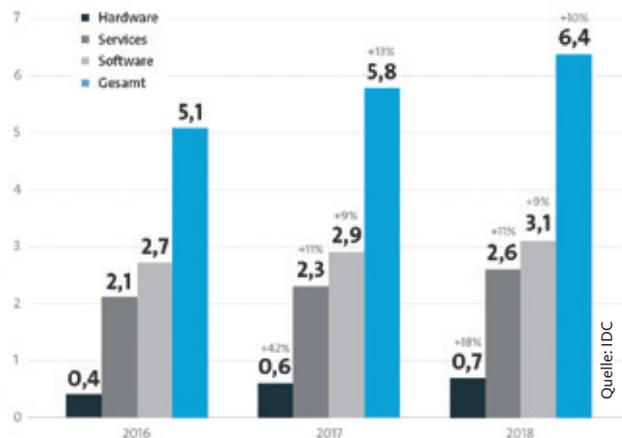
len wir künftig qualitative Kriterien berücksichtigt wissen, wie etwa „familiengeführt“ oder hohe Eigenkapitalquoten.

Wie sehen das die anderen Mitgliedsstaaten?

Insbesondere die Südstaaten haben verhältnismäßig viele Mikrounternehmen, Unternehmen mit weniger als zehn Mitarbeitern. Die südländischen Kollegen sorgen sich unberechtigterweise um den Zugang dieser Unternehmen zu Fördermitteln. Solange wir klarstellen können, dass es uns um zusätzliche bürokratische Erleichterungen des größeren Mittelstands geht, bin ich optimistisch.

Big Data ist Wachstumsmarkt in Deutschland

Umsatz mit Big-Data-Lösungen in Deutschland (in Mrd. Euro)



Big Data – das ist die Fähigkeit, große Datenmengen aus unterschiedlichsten Quellen in hoher Geschwindigkeit auszuwerten. Dabei kommen neuartige Datenbanken, Sprachanalysen oder Visualisierungswerkzeuge zum Einsatz. Deutschland ist 2018 mit einem voraussichtlichen Umsatz von 6,4 Milliarden Euro (plus zehn Prozent zum Vorjahr) Wachstumsmarkt für Big-Data-Anwendungen. Das wachstumsstärkste Segment ist der Bereich Hardware. Mit einem Anstieg von 18 Prozent werden dort voraussichtlich 671 Millionen Euro umgesetzt. Den höchsten Umsatz im Big-Data-Markt erwirtschaftet weiterhin die Software-Sparte. Hier sollen 3,1 Milliarden Euro Erlöst werden, ein Plus von neun Prozent. Mit Dienstleistungen rund um Big Data dürften die Unternehmen 2018 rund 2,6 Milliarden Euro erwirtschaften, so eine Studie im Auftrag des Digitalverbands Bitkom.

Sachbezüge immer beliebter

Freiwillige Arbeitgeberleistungen und deren Steuerbefreiung werden für mittelständische Unternehmen in Zeiten der Rekordbeschäftigung immer wichtiger. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des deutschen Prepaid-Verbands PVD. Bereits heute gewähren 72 Prozent der Mittelständler ihren Arbeitnehmern Sachbezüge. Am beliebtesten sind Leistungen im Rahmen der sogenannten 44-Euro-Freigrenze, für die ein inflationsbedingter Anpassungsbedarf auf 55 Euro ermittelt wurde. Für 80 Prozent der befragten Betriebe spielt die Steuerbefreiung der Zusatzleistungen eine wichtige oder sehr wichtige Rolle. Knapp die Hälfte der Unternehmen würde freiwillige Lohnnebenleistungen ohne eine Steuerbegünstigung sogar einstellen.

„Angezählt“



Weltweit hat sich die Zahl der Elektroautos von zwei auf über drei Millionen erhöht. Spitzenreiter: China mit 1,2 Millionen, gefolgt von den USA mit 750.000 Stromern. Deutschland liegt mit knapp 93.000 Elektroautos weiterhin auf Platz 8, hat aber im Vergleich zum Vorjahr die Zahl seiner E-Fahrzeuge nahezu verdoppelt. Bei den Neuzulassungen liegt die globale Wachstumsrate bei 55 Prozent. Die erfolgreichsten Hersteller sind BYD und BAIC aus China, es folgen Tesla, BMW und VW.

Die Illusion vom Grundeinkommen

Von Eva Quadbeck

Die Frage, ob unsere umlagefinanzierten Sozialsysteme auch in einer alternden Gesellschaft weiter funktionieren, hängt zentral von der Lage am Arbeitsmarkt ab. Daher war es die richtige Entscheidung, dass sich die neue Regierung im Koalitionsvertrag das ehrgeizige Ziel gesetzt hat, Vollbeschäftigung zu erreichen. Je kleiner die jüngere Generation wird, desto weniger können wir es uns leisten, dass Millionen Menschen im erwerbsfähigen Alter keinen Job haben.

Nur wie erreicht man Vollbeschäftigung? Die Arbeitslosigkeit ist dank der guten konjunkturellen Lage auf einen historischen Tiefstand gesunken. Allerdings können die Langzeitarbeitslosen von dieser Entwicklung kaum profitieren. So wächst die Zahl der Betriebe und öffentlichen Einrichtungen mit offenen Stellen. Dies wiederum hemmt das Wirtschaftswachstum. Für die Stabilisierung der Sozialsysteme und eine weiter gut laufende Konjunktur muss der Kampf gegen die Langzeitarbeitslosigkeit also dringend aufgenommen werden. Auch für die Betroffenen ist das geboten: Je länger Menschen ohne Job von Hartz IV leben, desto schwieriger ist die Rückkehr in einen geregelten Arbeitsalltag. Das Risiko, wonach Kinder aus Hartz-IV-Familien später selbst dauerhaft für den Lebensunterhalt auf staatliche Leistungen angewiesen sind, ist groß. Die Vererbung von Hartz IV muss durchbrochen werden.

Eine Illusion aber ist es, Hartz IV mit einem staatlichen Grundeinkom-



Eva Quadbeck (48) ist Mitglied der Chefredaktion der Rheinischen Post und Leiterin des Berliner Hauptstadtbüros. Sie berichtet schwerpunktmäßig über die Unionsparteien und die SPD sowie die Themen Gesundheit und Soziales.

men begegnen zu können. Ein bedingungsloses Grundeinkommen ist unbezahlbar und würde die schwierige Lage bildungsferner Schichten nur verfestigen. Das von der SPD ins Spiel gebrachte solidarische Grundeinkommen stellt auch keinen überzeugenden Ausweg aus der Langzeitarbeitslosigkeit dar. Begrifflich gaukelt es Bedingungslosigkeit vor. Inhaltlich aber soll davon ja nur profitieren, wer zumindest eine gemeinnützige Arbeit annimmt. Die Schaffung von Millionen öffentlich geförderten Jobs wiederum wäre kontraproduktiv: Die öffentlichen Haushalte und Sozialkassen würden erheblich belastet. Den Dienstleistungsunternehmen würden bald die Aufträge fehlen. Es wäre nichts anderes als eine Neuauflage der

zu Recht beendeten Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen – nur in größerem Stil.

Im Kampf gegen die Langzeitarbeitslosigkeit bedarf es vielmehr endlich mehr individueller Maßnahmen und zielgerichteter Ansprache der Betroffenen. Zu lange hat auch die Bundesagentur die Langzeitarbeitslosen über einen Kamm geschert und oft wenig sinnvolle Maßnahmen angeordnet oder unpassende Jobs angeboten. Es ist ein Unterschied, ob einer alleinerziehenden Mutter einfach nur die passende Kinderbetreuung fehlt, oder ob ein Familienvater wegen Alkoholsucht keinen neuen Job findet.

Der etwas abgedroschenen Formel vom Fördern und Fordern muss endlich neues Leben eingehaucht werden. Mit öffentlichen Geldern geförderte Jobs dürfen nie ein Sackgasse sein. Sie müssen immer die Brücke in den ersten Arbeitsmarkt bauen. Eine Arbeitsstelle – sei es mit Lohnkostenzuschuss – in einem privaten Unternehmen sollte immer erste Wahl sein im Vergleich zu nun diskutierter Arbeit in Vereinen oder öffentlichen Grünanlagen. Wenn es also tatsächlich gelingt, den Teil Fördern künftig zielgenauer zu gestalten, dann darf man beim Fordern erst recht nicht nachlassen. Die Sanktionsmöglichkeiten sollten vollumfänglich erhalten bleiben. Langzeitarbeitslosen maßgeschneiderte Angebote zu machen, ist aufwendig. Dieser Aufwand ist nur zu vertreten, wenn die Angebote dann auch eine hohe Verbindlichkeit besitzen. ●

Kleingeld: Weg damit?

Mehr als jeder zweite Deutsche ist für die Abschaffung der 1- und 2-Cent-Münzen. Für eine komplette Abschaffung des Bargeldes ist jedoch nur eine Minderheit. Das hat das Institut Splendid Research in einer repräsentativen Umfrage ermittelt. Für das Auf- und Abrunden des Endbetrags bei Barzahlungen, wie es etwa in den Niederlanden üblich ist, sprechen sich fast zwei Drittel aus. Während die Zustimmung zur Abschaffung der 1- und 2-Cent-Münzen zunimmt, sank der Anteil der Befürworter einer vollständigen Bargeldabschaffung von 14,2 Prozent (2016) auf 12,9 Prozent (2018).

Im Vergleich mit ihren europäischen Nachbarn sind die Deutschen also absolute Bargeldfans. Auch eine Obergrenze für Barzahlungen würde nur von 18 Prozent der Bundesbürger akzeptiert. Der Anteil der Personen, die am liebsten mit Bargeld zahlen, hat im Verhältnis zu 2016 sogar wieder zugenommen.



Junktum

Hierbei handelt es sich um einen juristischen Begriff mit der Bestimmung, dass zwei Vorhaben nur gemeinsam geregelt werden dürfen. So ist es möglich, mehrere gesetzliche oder vertragliche Regelungen miteinander zu koppeln, mit der Folge, dass sie dann nur gemeinsam beraten, angenommen oder abgelehnt werden können. Vereinfacht ausgedrückt: Ohne das eine geht das andere nicht. Das wohl bekannteste Beispiel einer Junktum-Klausel ist Artikel 14 des Grundgesetzes. Er besagt, dass Enteignungen nur dann zulässig sind, wenn das Gesetz zugleich auch Art und Ausmaß der Entschädigung regelt. Das Gegenstück zum Junktum ist die „salvatorische Klausel“, nach der bei Unwirksamkeit eines Bestandteils das gesamte restliche Regelwerk trotzdem wirksam bleibt.

Zusammen innovativ: Startups und Mittelstand

Sie sind sich überraschend ähnlich: Startups und mittelständische Unternehmen. Beide sind kundenzentriert, innovativ, hauptsächlich auf Nischenmärkte fokussiert und werden in der Regel von starken Gründer- und Inhaberpersönlichkeiten geführt. Das zeigen die Ergebnisse einer Studie des Alexander von Humboldt Institut für Internet und Gesellschaft (HIIG). Eine Zusammenarbeit bringt demnach Vorteile für beide Seiten: Den Mittelständlern wird geholfen, neue Geschäftsmodelle zu entwickeln, sich Zugang zu neuen Technologien zu verschaffen oder ihren Innovations- und Digitalisierungsgrad zu erhöhen. Auf der anderen Seite profitieren Startups vor allem durch Wachstum und Skalierung, indem sie erste Referenzkunden gewinnen können oder Zugang zum Kunden- und Vertriebsnetzwerk des etablierten Unternehmens erhalten. Die Studie ist online verfügbar: www.hiig.de/sum



SCHNELLES INTERNET

Wo hakt es beim Breitbandausbau?

Eines kann man der neuen Bundesregierung nicht vorwerfen: dass sie das Problem langsamer Internetleitungen nicht erkannt hat. Im Koalitionsvertrag setzen sich Union und SPD „eine flächendeckende digitale Infrastruktur von Weltklasse“ zum Ziel. Denn trotz Milliardenförderungen müssen sich viele Bürger derzeit noch mit lahmen Leitungen begnügen. Wo hakt's?

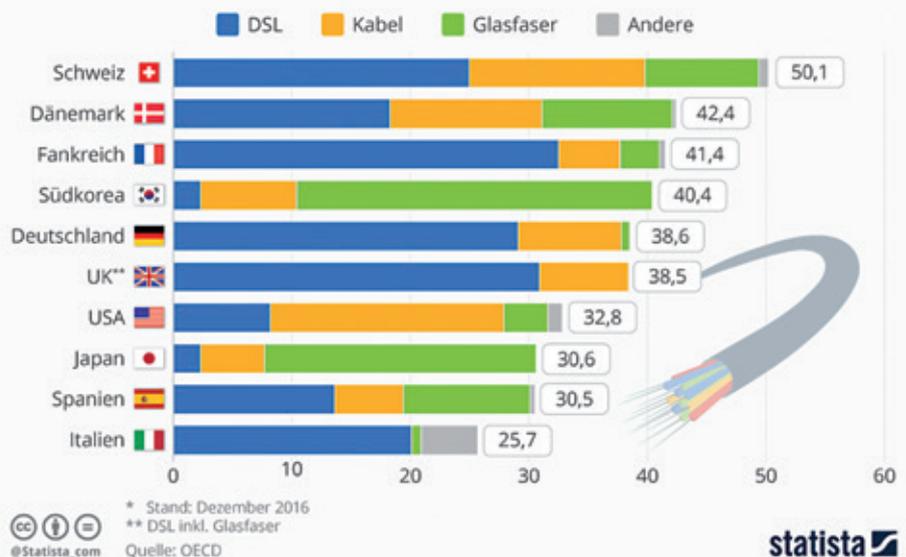
Wenn über den Breitbandausbau gesprochen wird, ist schnell von Estland die Rede. Während sich in dem Baltenstaat 73,1 Prozent der Bevölkerung über direkt verfügbare Glasfaseranschlüsse (FTT-P/H) freuen, liegt der Anteil in Deutschland bei 6,6 Prozent (Bertelsmann-Stiftung, 2017). Dabei fällt vor allem das Gefälle von Stadt zu Land auf: Nur 1,4 Prozent der Haushalte in ländlichen Gebieten verfügen hierzulande über eine solche Highspeed-Leitung – in Estland sind es 50,7 Prozent.

Im Gespräch mit dem Mittelstandsmagazin räumt Deutschlands neue Digital-Staatsministerin Dorothee Bär (CSU) Versäumnisse der Politik ein: „Wir hätten früher damit anfangen müssen, die Digitalisierung voranzutreiben“, sagt sie im Interview (siehe Seiten 17-19). Nun sei der Handlungsdruck groß. Bis 2025 will Bär in Deutschland den flächendeckenden Ausbau mit Gigabit-Netzen erreichen. So sieht es der Koalitionsvertrag vor. Um bis 2025 Glasfaser „in jeder Region und jeder Gemeinde“ vorzuhalten, kommt es vor allem auf die großen Telekommunikationsanbieter an. Denn die haben sich bislang wegen der hohen Ausbaukosten kaum um die Glasfaser-Versorgung auf dem Land gekümmert. Dies will die Bundesregierung mit einem neuen „Gigabitinvestitionsfonds“ und modifizierten Förderverfahren ändern.

Ein weiteres Problem: die sogenannte „letzte Meile“. In Deutschland gibt es kaum Haushalte oder Unternehmen, die direkt an das eingangs erwähnte FTTP/H-Netz angeschlossen sind („Fiber to the Premises/Home“). Zwar haben die großen Anbieter Telekom und Vodafone 2017 jeweils Zehntausende Kilometer Glasfaser verlegt. Doch enden diese Leitungen oft in den Verteilerkästen auf dem Bürgersteig. Die letzten Meter in die Wohnung oder Firma laufen dann meist über die bestehenden Kupferkabel. Über sie bleibt der Anschluss in der Regel auf Spitzenwerte zwischen 50 und 100 Megabit pro Sekunde (Mbit/s) beschränkt. Was den meisten privaten Endnutzern ausreichen mag, ist für viele Unternehmen untragbar. Sie sind auf deutlich schnellere Down- und vor allem Upload-Geschwindigkeiten sowie stabilere Netze angewiesen.

Kaum Glasfaser in Deutschland

Breitband-Anschlüsse im Festnetz je 100 Einwohner in ausgewählten OECD-Staaten*



Schnelles Internet? Auf 100 Deutsche kamen im vergangenen Jahr 38,5 Breitbandanschlüsse. Damit belegt Deutschland im OECD-Vergleich einen guten siebten Platz. Anders sieht es bei der modernen Glasfaser-Technologie aus: Darüber verfügten hierzulande nur 0,7 von 100 Einwohnern.

Telekom-Vorstandschef Timotheus Höttges sieht die hohen Ausbaukosten und Regulierungen als zentrale Gründe für den schleppenden FTTP/H-Ausbau an. Die Rahmenbedingungen für die Technologie seien in Deutschland vergleichsweise unvorteilhaft, sagte Höttges im März auf einer Klausurtagung des MIT-Bundesvorstands in Wien. Sobald die Infrastruktur aufgebaut sei, müsse die Telekom ihre regulierten Preise zudem Firmen anbieten, die nicht selber bauen wollen. Hauptwettbewerber Vodafone missfällt dagegen, dass die Telekom vornehmlich auf das Vectoring setzt und dafür grünes Licht von der Bundesnetzagentur erhalten hat. Ende März klagte Vodafone-Chef Hannes Ametsreiter zudem, überall wo Vodafone Glasfaser verlege, baue ein anderes Unternehmen genau daneben.

Immerhin: Große Hoffnungen werden in den geplanten Mobilfunkstandard 5G gesteckt. Bis 2020 soll die neue Generation startklar sein. Die angestrebte Übertragungsbandbreite von theoretisch 10.000 Mbit/s ist enorm. Bei den derzeitigen 4G/LTE-Netzen sind im Regelbetrieb theoretisch 300 Mbit/s möglich. Jedoch surfen viele Smartphone-Nutzer in Tarifen mit maximal 50 Mbit/s. Die kurzen Latenzen (Verzögerungen) von 5G würden also den Weg frei machen für Zukunftstechnologien wie das Internet der Dinge („alles kommuniziert mit allem“) oder das autonome Fahren.



Hubertus Struck
 Redakteur/CvD
 struck@mit-bund.de

STREIT UM FAHRVERBOTE

Feldzug gegen den Diesel?

Umweltzonen, blaue Plaketten, Fahrverbote: Seit Monaten diskutiert Deutschland über Abgaswerte und Einschränkungen für Dieselfahrzeuge. Obwohl die Emissionsbelastung seit Jahren rückläufig ist, könnten bald die ersten Verbotsschilder in den Städten auftauchen. Für einige Unternehmen steht damit die Existenz auf dem Spiel.



Claus Bartels aus Taunusstein in Hessen muss warten. „Wenn ich jetzt Wohnmobile abstoßen oder gar einkaufen würde, könnte das zu enormen Verlusten führen“, sagt er. Der Unternehmer vermietet Wohnmobile und überblickt mit Sorge die aktuellen Entwicklungen rund um Fahrverbote, blaue Plaketten und Luftverschmutzung in Deutschland. Von einem möglichen Fahrverbot sieht er sich unverhältnismäßig stark betroffen. Sein Fuhrpark besteht überwiegend aus Euro-5-Fahrzeugen. Die wären im Falle eines Verbots auf jeden Fall aus einigen Teilen Deutschlands ausgesperrt. Seine Mieter wollen aber das gesamte Bundesgebiet befahren. „Das hätte einen Eiertanz durch Deutschland zur Folge“, sagt Bartels.

Zulässig, aber mit Ausnahmen

„Saubere Luft ist nicht verhandelbar!“, hatten Aktivisten auf Banner und Schilder geschrieben, mit denen sie sich im Februar vor dem altherwürdigen Gebäude des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig versammelten. Während draußen die Umweltschützer protestierten, gaben drinnen die Richter ihr mit Spannung erwartetes Urteil bekannt: Diesel-Fahrverbote sind grundsätzlich zulässig, sofern die Schadstoffverringerung nicht anders zu erreichen ist (Urt. v. 28.02.2018, Az. 7 C 26.16 u. 7 C 30.17). Nur wenige Minuten nach Urteilsverkündung drehte der Dax-Index minimal ins Minus, die Aktien der Autobauer sanken leicht ab. Insbesondere die Papiere des angeschlagenen Volkswagen-Konzerns verloren kurzfristig an Wert. Umweltorganisationen begrüßten die Entscheidung dagegen. „Die Autoindustrie hat sich böse verzockt“, kommentierte etwa der Geschäftsführer des Naturschutzbundes (NABU), Leif Miller. Der Deutsche Städte- und Gemeindebund warnte indes: Es sei ein Irrglaube, dass sich mit einem Diesel-Fahrverbot die Stickoxid-Belastung in Deutschland reduzieren lasse.

Die Richter haben beschlossen, dass es für Handwerker zwar Ausnahmen, aber insgesamt keine finanzielle Ausgleichspflicht geben werde. „Gewisse Werteverluste sind hinzunehmen“, sagte der Vorsitzende Richter Andreas Korbmacher in Leipzig. Es obliege den zuständigen Landesbehörden, einen möglichen Flickenteppich zu verhindern. Überhaupt sei eine Umsetzung des Fahrverbots auf kommunaler Ebene zu entscheiden: Zuständig seien die Städte und Gemeinden, betonten die Richter und erteilten der Forderung der klagenden

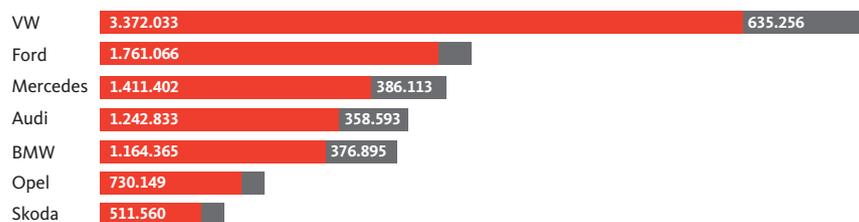
Umwelthilfe (DUH) mit der Frage nach der Zulässigkeit von Fahrverboten. Die DUH hatte vor Verwaltungsgerichten in verschiedenen Städten Deutschlands gegen die Kommunen in Sachen Luftreinhaltung geklagt. Bis zur Urteilsverkündung hatte man diese Verfahren ausgesetzt.

Nur wenige Tage nach dem Urteil brachte das Umweltbundesamt (UBA) eine gestaffelte Lösung mit zwei Plaketten ins Gespräch, die die Einfahrt in noch festzulegende Umweltzonen erlaube. Nachgerüstete Euro-5- und zugelassene Euro-6-Diesel sollen

Anzahl betroffener Dieselfahrzeuge nach Marke

Pkw mit Schadstoffausstoßen unterhalb der Euro-6-Norm

■ Betroffen ■ Nicht betroffen



Stand: Januar 2017, Marken mit mindestens 500.000 registrierten Pkw, Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

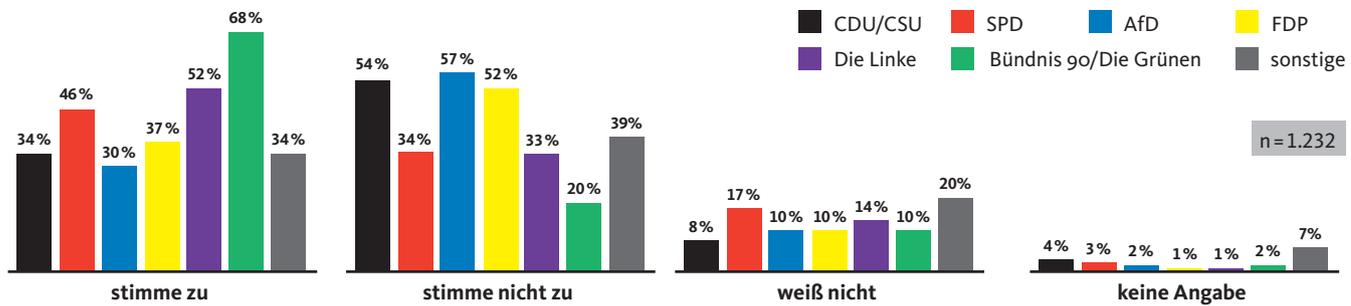
Landesregierungen von Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen nach einer bundesweiten Regelung eine Absage. Auch eine Vorlage der Frage vor dem Europäischen Gerichtshof sei nicht nötig.

Damit war der Weg für Fahrverbote frei – wenngleich nicht ohne Bedingungen. Die Richter sahen Übergangsfristen und eine phasenweise Einführung von Fahrverboten vor. Außerdem kündigten sie eine Reihe von Ausnahmen an, etwa eine Verhältnismäßigkeitsprüfung der städtischen Luftreinhaltepläne. Wie diese aussehen kann und muss, erhoffen die betroffenen Städte aus den (bis Redaktionsschluss) noch nicht veröffentlichten Urteilsgründen zu erfahren. Schon vor der Auseinandersetzung des Bundesverwaltungsgerichts beschäftigte sich die Deutsche

dennach eine hellblaue Plakette bekommen. Für Diesel, die weniger Abgase ausstoßen und als Euro 6d-TEMP oder Euro 6d zu klassifizieren sind, solle es dunkelblaue Plaketten geben. Damit dieser Ansatz aber überhaupt wirksam sein kann, müssten alle Diesel unterhalb der Euro-6-Norm aus gewissen Zonen ausgeschlossen werden. Das würde jeden zweiten Diesel in Deutschland betreffen. Der Widerstand gegen die Plakettenlösung ist deswegen groß.

Die Bundesregierung plante zunächst, über die Straßenverkehrsordnung eine Rechtsgrundlage für Kommunen zu schaffen, um Fahrverbote zu erlassen. Dann aber stellten Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) und Umweltministerin Svenja Schulze (SPD) klar, dass zunächst keine Fahrverbote geplant seien. Scheuer will

Ich bin der Meinung, dass es zukünftig Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in deutschen Innenstädten geben sollte, wenn Grenzwerte weiterhin überschritten werden.



INSA-Umfrage, Februar 2018

nun Kommunen und Autobauer an einen Tisch holen und gemeinsam Lösungen finden. Er erkenne den Anspruch der Menschen auf saubere Luft an. Der Preis dafür könne aber nicht in einer „Quasi-Enteignung“ von Dieselfahrern oder einem „immensen Preisverfall“ der Autos liegen. Eine Plakettenlösung hält er für falsch.

Alles für die Quote?

Auch wenn generelle Fahrverbote erst ab September 2019 in Kraft treten dürfen, sind einige Kommunen schon vorbereitet: Bereits am Tag der Urteilsverkündung kündigte Hamburg „Durchfahrtsbeschränkungen“ für ältere Diesel an. Die entsprechenden Schilder waren bereits in der Mache. Ab Ende April sollen manche Strecken der Hansestadt für Diesel, die nicht der Abgasnorm 6 entsprechen – und das sind mehrere Hunderttausend in Hamburg – tabu sein. Grund für die Eile ist eine Frist im Hamburger Luftreinhalteplan: Darin legte der rot-grüne Senat fest, bis 2025 alle gesetzlich festgelegten Grenzwerte einzuhalten. Kritiker werfen der Stadt vor, ihr Problem nur von einer Straße in die andere zu verlagern: Was bringt es, wenn die Straßen mit hoher Stickoxidbelastung von Dieseln freigehalten werden und die Autofahrer zu einem Umweg gezwungen sind? So ein streckenbezogenes Fahrverbot würde die schlechte Luft verschieben. Wenn dann die Messstelle nicht ebenso verschoben werde, könnte das zu geschönten Stickoxid-Werten führen.

Andere Stadt, anderes Vorgehen: In Berlin versucht man, einem

Fahrverbot zu entgehen. Mit einem Zehn-Punkte-Plan will die Stadt die Stickoxidwerte senken. Mit mehr Elektromobilität, Tempo-30-Zonen und einem Förderprogramm für umweltfreundliche Taxis soll das Diesel-Fahrverbot unnötig werden. Ampelschaltungen sollen auf Effektivität überprüft werden. Zudem will Berlin strenger gegen „Zweite-Reihe-Parker“ vorgehen, durch die der Verkehrsfluss behindert wird, was zu höheren Schadstoffausstoßen führt.

Wie (un)rein ist die Luft wirklich?

In derzeit 70 deutschen Städten liegen die Stickoxidwerte über der sehr niedrig angesetzten Grenze, die die EU vorgibt. Deutschland steht mit dem Problem nicht allein: In 22 weiteren Ländern entspricht die Luftqualität nicht dem internationalen Standard. In Deutschland wurde vor gut zehn Jahren die Umweltplakette eingeführt, um so zumindest den Feinstaubgehalt der Stadtluft zu verringern. Es gab außerdem Nachrüstungen mit Partikelfiltern. Die Maßnahmen zeigten Wirkung: Vor zwei Jahren wurde der offizielle Feinstaub-Grenzwert nur noch in Stuttgart überschritten.

Fakt ist: Insgesamt hat sich die Luftqualität in Deutschland stark verbessert. Nach Angaben des UBA gingen die Stickoxid-Emissionen zwischen 1990 und 2015 um 59 Prozent zurück. Der Anteil der Schwefeldioxid-Emissionen sank um fast 94 Prozent und von Kohlenmonoxid um 79 Prozent und von Gesamtstaub um 82 Prozent.

Doch warum werden in so vielen deutschen Städten die Grenzwerte überschritten, während in anderen

europäischen Metropolen mit teilweise mehr Autoverkehr alles im grünen Bereich liegen soll? Seit längerem besteht der Verdacht, dass manche Städte bewusst nah an Straßen messen. Die EU gibt vor, dass die Messstationen „in verkehrsnahen Zonen mindestens 25 Meter vom Rand verkehrsreicher Kreuzungen und höchstens 10 Meter vom Fahrbahnrand entfernt sein“ sollten – ein großer Spielraum. Steffen Bilger, Verkehrsstaatssekretär und MIT-Mitglied, zog das Verfahren deshalb bereits in Zweifel: „Einige Standorte von Messstellen werden zurzeit kritisch hinterfragt, ob sie überhaupt den europäischen Vorgaben entsprechen. Zumindest für die Zukunft muss gelten: Neue Messstellen sollten objektive Werte ermitteln und nicht die schlechtestmöglichen“, sagte er der dem Mittelstandsmagazin.

Wenn kein Fahrverbot, was dann?

Ein Fahrverbot für Diesel ist für die meisten Kommunen die letzte Option. Auch der Deutsche Industrie- und Handelskammertag fordert, alle anderen Möglichkeiten zur Schadstoffreduzierung auszuschöpfen, bevor Fahrverbote in Betracht gezogen würden. Für den Fall des Falles fordert der Verband, dass Umweltzonen eingerichtet werden oder dass sich Fahrverbote auf bestimmte Streckenabschnitte und Dieselfahrzeuge beziehen.

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) weist darauf hin, dass saubere Luft auch ohne Fahrverbote erreicht werden könne. Angesichts einer notwendig steigenden Zahl an

Fahrzeugen, die über bessere Abgasstandards verfügen, werde sich die Luftqualität verbessern, sagte der ehemalige VDA-Chef Matthias Wissmann.

Auch die MIT hat sich klar gegen Fahrverbote ausgesprochen und mehr Hilfe und Schutz betroffener Diesel-Fahrer gefordert. Es müsse das Versacherprinzip gelten: „Wenn Autohersteller die Zulassung der Fahrzeuge durch Manipulation bei der Schadstoffmessung erhalten haben, müssen sie für die entstandenen Schäden der Halter, zum Beispiel durch Nachrüstung, haften“, heißt es in einem Beschluss des MIT-Bundesvorstands. Für Fahrzeuge, die ohne Manipulation ordnungsgemäß genehmigt wurden, müsse aus Vertrauensschutzgründen die vollständige Nutzung weiter möglich sein.

Neben technischen Veränderungen sind auch strukturelle Veränderungen eine Option. Fahrdienstvermittler wie Uber und andere Anbieter werben zum Beispiel mit digitalen Mobilitäts-

konzepten wie Pooling oder Car-Sharing. Außerdem hat der Bund für die Kommunen ein milliardenschweres Programm auf den Weg gebracht, um unter anderem Elektrobusse für den

„Messstellen sollten objektive Werte ermitteln und nicht die schlechtestmöglichen.“

Verkehrsstaatssekretär Steffen Bilger

Nahverkehr sowie den Fahrrad- und Fußgängerverkehr zu fördern.

Im Gespräch ist auch eine intelligente Verkehrssteuerung in den Städten. Dies kann bedeuten: Ampelschaltungen, Elektroangebote, Parkmöglichkeiten, Baustellenmanagement.

Stockholm macht vor, wie es geht: Dort sind sämtliche Verkehrsströme digital erfasst und werden mit 200.000 Daten pro Sekunde verarbeitet. Die auf dieser Datenbasis steuernden Verkehrsleitsysteme haben die

Verkehrszeiten und die Emissionen halbiert und die Unfälle um 25 Prozent reduziert – der Beweis, dass Digitalisierung Fahrverbote überflüssig machen kann. Davon sind deutsche Städte aber noch weit entfernt.

Für den Unternehmer in Sachen Wohnmobile, Claus Bartels, kommen diese Ideen deshalb ein paar Jahre zu spät. Er fühlt sich von der Politik nicht ernst genommen. Im vergangenen Jahr verzeichnete sein Unternehmen 15 Prozent Wertverlust, weil er Gebrauchtfahrzeuge nicht mehr wie vorher abstoßen konnte. „Man hat sich verpampelt“, sagt der Mann aus dem Taunus. Er wird jetzt wohl oder übel abwarten müssen, was kommt. Für ihn, wie für viele Mittelständler in Deutschland, geht es bei der Frage um eine saubere Luft am Ende auch um die Existenz. ●



Marion Sendker
Freie Journalistin
twitter.com/lamaridda

wachsen MIT DER IBB

Aus Investition wird Expansion.

IBB für Unternehmen: Die Mittelstandsförderer in Berlin.

Ihr Unternehmen soll weiter wachsen – wir haben das Förderprogramm. Mit einem maßgeschneiderten Finanzierungsangebot unterstützen wir Sie dabei, Ihre Wettbewerbsfähigkeit zu sichern und Ihre Wachstumsziele zu erreichen. Sprechen Sie mit uns!

Telefon: 030 / 2125-4747
E-Mail: wachsen@ibb.de
www.ibb.de/wachsen

 **Investitionsbank
Berlin**
Leistung für Berlin.

Beim getesteten Modell handelte es sich um einen Audi A6 Avant 2.0 TFSI quattro S tronic.



AUTOTEST: AUDI A6 AVANT 2.0 QUATTRO

Bequem, elegant, kräftig

Der Audi A6 Avant überzeugt durch Solidität, die auch Spaß macht.

Der erste Eindruck von außen wie von innen ist: elegant. Alles wirkt hochwertig, perfekt design und noch immer modern, obwohl das Modell in der Form schon seit 2014 existiert. Allerdings wirkt er dadurch auch nicht besonders originell, sondern unauffällig-gefällig. Der Innenraum ist geräumig und bequem – auch die Sitze hinten haben überraschend viel Beinfreiheit. Stichwort Bequemlichkeit: Das Umklappen der Rückbank ist bei dem Audi A6 Avant leichter möglich als bei jedem anderen Testwagen bisher. Mit dem ohnehin schon großen Kofferraum entwickelt sich der Audi, trotz flacher Heckscheibe, bei umgeklappter Rückbank auch zum Transportwunder fürs Möbelshopping. Auch den Familientest mit Kindersitzen und Kinderwagen im Kofferraum hat der Audi gut bestanden. Der 2-Liter-Benzin-Motor mit

seinen 252 PS wirkt flott, angesichts der Größe des Fahrzeugs sogar fast sportlich, so dass Papa (oder Mama) auch mal vollbeladen an der Ampel die anderen Fahrzeuge hinter sich lassen kann. Die Technik von Bordcomputer, MMI Navigationsgerät mit Touchscreen (1.000 Euro Aufpreis) und sonstigen Bedienelementen des luxuriös ausgestatteten Testwagens ist gut erreichbar und intuitiv verständlich.

Thorsten Alsleben

Fazit

Der Audi A6 Avant 2.0 quattro ist für alle, die viel transportieren müssen – ob Personen oder Gegenstände – und dabei nicht auf Eleganz, Komfort und Fahrspaß verzichten wollen, ein überzeugendes, wenn auch nicht billiges Angebot.

Mittelstandsmagazin-Bewertung

Familien-Faktor:	★★★★☆ (4,0)
Komfort-Faktor:	★★★★★ (5,0)
Bedien-Faktor:	★★★★☆ (4,0)
Spaß-Faktor:	★★★★☆ (4,0)
Wow-Faktor:	★★★★☆ (3,5)
Preis-Leistung:	★★★★☆ (4,0)

Fahrzeugdaten des Testautos (Herstellerangaben)

Motor	Benzin
Hubraum	1.984 cm ³
Leistung	185 kW (252 PS)
Abmessungen	L 4,94 m x B 1,88 x H 1,46
Leergewicht	1.800 kg
Zul. Gesamtgewicht	2.355 kg
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Preis inkl. MwSt.	77.865,02 € (mit Sonderausstattung) (günstigste Variante: 51.800 Euro)

INTERVIEW MIT STAATSMINISTERIN DOROTHEE BÄR

„Digitales Bürgerkonto wäre ein Gewinn an Datensouveränität“

Als Digital-Staatsministerin ist Dorothee Bär Deutschlands oberste Digital-Strategin. Mittelstandsmagazin-Chefredakteur Thorsten Alsleben hat mit ihr über ihre neue Aufgabe, den Datenschutz und die MIT-Forderung eines einheitlichen Bürgerportals im Internet gesprochen. Sie ist überzeugt: Digitalisierung wird das Leben für alle besser machen.



Frau Bär, was kann eine Staatsministerin im Kanzleramt, die kein eigenes Ressort hat, mehr in Sachen Digitalisierung erreichen als ein Bundeswirtschaftsminister oder ein Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur?

Dorothee Bär: Vom Kanzleramt aus werden schon immer die verschiedenen Ressorts koordiniert. Die Digital-Staatsministerin kann deshalb das erreichen, was uns fehlt: Koordination und Kooperation. An Kraft mangelte es den einzelnen Ressorts ja schon bisher nicht.

Der Erfolg von Digitalisierung in Unternehmen und in der Politik hängt immer auch davon ab, wie viel die Führung davon versteht. Wie digital denken denn die Bundeskanzlerin und ihre Kabinettskollegen?

Im Kabinett gib es wie überall Kollegen mit mehr und welche mit weniger digitaler Leidenschaft. Die Kanzlerin als Naturwissenschaftlerin und engagierte Verfechterin des Themas ist da auf jeden Fall ganz vorn dabei.

Es ist aber schon beängstigend, wie weit Politik und Verwaltung in ihren Prozessen von digitalen Vorreitern wie Estland und Österreich entfernt sind. Warum sind wir um Jahre hinterher?

Da ist die deutsche Mentalität, dass alles erst einmal bis ins kleinste Detail geregelt und abgesichert sein muss, ein wesentlicher Faktor. Außerdem sind wir auch Opfer unseres eigenen Erfolgs. Über viele Jahre hat die Verwaltung ja gut funktioniert, da denken sich viele: „Warum dann etwas ändern?“ Estland hatte nach dem Untergang der Sowjetunion einen ganz anderen Handlungsdruck. Aber natürlich hätten wir früher anfangen müssen, die Digitalisierung voranzutreiben. Jetzt ist der Handlungsdruck groß, zum Beispiel in Städten wie Berlin. Plötzlich schafft es die Verwaltung nicht mehr, den Zustrom von Neubürgern zu verarbeiten. Deshalb muss das System im laufenden Betrieb umgebaut werden.

Wie wollen Sie denn in den nächsten drei Jahren alle Bundesministerien, 16 Länder und hunderte Kommu-

nen dazu bewegen, sich auf ein einheitliches Bürgerportal zu verständigen und dort die wichtigsten Dienstleistungen anzubieten?

Die Erkenntnis, dass etwas passieren muss, ist nach meiner Wahrnehmung bei fast allen Akteuren vorhanden. Aber auch für Kommunen brauchen wir niedrigschwellige Angebote, also Digitalisierungslösungen, die sich schnell und ohne große Risiken implementieren lassen. Ich bin aber sicher, dass die Bürgerinnen und Bürger relativ schnell Druck machen werden, wenn sie sehen, dass man in einer Nachbarkommune sein Kindergeld online beantragen kann und in der eigenen Gemeinde nicht.

Im Moment dürften ja Behörden nicht mal mit dem Einverständnis der Betroffenen ihre Daten an eine andere Behörde weitergeben. Deshalb muss man zum Beispiel bei der Geburt eines Kindes oder bei einer Unternehmensgründung dieselben Angaben für mehrere Behörden immer wieder machen. Wie wollen Sie das bei unseren strengen Datenschutzregeln ändern?

Indem wir die entsprechenden Gesetze ändern. Wir wollen die Option schaffen, alle Daten nur noch einmal angeben zu müssen. Welche Behörde die Daten wann wofür nutzt, lässt sich dann im Bürgerkonto einsehen. Für mich wäre das ein Gewinn an Datensouveränität. Aber wer das nicht will, kann weiter seine Daten bei jedem Vorgang erneut angeben.

Die Datenschutzgrundverordnung führt bei allen Unternehmen, aber vor allem im Mittelstand, zu erheblichem zusätzlichen bürokratischen Aufwand und großem Unmut. Kann man da noch was korrigieren?

Gesetze sollen das Zusammenleben der Menschen besser machen. Jetzt führen wir die Verordnung erst einmal ein. Sollten wir Schwächen oder Verbesserungspotenzial feststellen, müssen wir da rangehen.

Gleichzeitig wird in Brüssel die E-Privacy-Verordnung debattiert. Die derzeitigen Entwürfe würden es Verlagen und Webseiten-Betreibern erschweren, ihre kostenlosen Seiten mit Werbung zu finanzieren. Wie wollen Sie das verhindern?

Indem wir uns in Brüssel dafür einsetzen, dass wir keine Verordnung schaffen, die die Vorherrschaft der großen – in der Regel amerikanischen – Plattformen noch weiter verfestigt. Deutschland ist ja in der Europäischen Union nicht ohne Einfluss.

Digitalisierung bedeutet Veränderung. Veränderung ist aber anstrengend. Wie können wir Menschen motivieren, Digitalisierung positiver zu sehen?

Anstrengungen nimmt man auf sich, wenn man ein Ziel vor Augen hat. Ich kletterte auf den Berg, um am Ende auf dem Gipfel zu stehen. Wir müssen den Bürgerinnen und Bür-



Dorothee Bär (40) ist Deutschlands erste Staatsministerin für Digitales. Das Amt ist im Bundeskanzleramt angesiedelt und bekommt einen eigenen Arbeitsstab. Die Diplom-Politologin gehört seit 2002 dem Deutschen Bundestag an. 2013 wurde sie zur Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur ernannt. Bär ist stellvertretende Vorsitzende der CSU. Sie ist verheiratet und Mutter zweier Töchter und eines Sohnes.





zahlen hochschrauben durch entsprechende Aktivitäten in sozialen Netzwerken?

Und der Heizungsinstallateur ist sogar zwingend darauf angewiesen. Künftig wird die Heizung ja Teil des Smart Home. Und vielleicht sollte er mit dem Elektroinstallateur nebenan kooperieren und Systemlösungen von der smarten Heizung über steuerbare Beleuchtung bis zur Wallbox für das Laden des Elektroautos anbieten?

Wagen Sie doch mal eine Prognose: Wo wird Deutschland 2021 digitaler sein als heute?

Mein größter Wunsch ist, dass die Antwort vor allem lautet: In der Bildung! Sonst versündigen wir uns an unseren Kindern, die ganz selbstverständlich in eine digitale Welt hineinwachsen. Aber auch in der persönlichen Mobilität wird es gerade im städtischen Bereich Standard sein,

„Es fallen durch die Digitalisierung erst einmal einzelne Tätigkeiten weg.“

gern so ein Ziel aufzeigen. Nämlich dass die Digitalisierung ihr Leben besser macht, dass es unseren Kindern besser gehen wird, wenn wir hier erfolgreich sind.

Viele haben aber auch einfach Angst, dass sie die Neuerungen nicht mehr verstehen, dass sie ihre Jobs verlieren. Was sagen Sie denen?

Denen müssen wir helfen zu verstehen, was das Neue ist. Da hilft kein Expertentum mit technischer Fachsprache, wir müssen den Wandel in allgemeinverständliche Worte fassen. Und wir müssen ihnen helfen, sich weiter zu qualifizieren. Es fallen durch die Digitalisierung ja erst einmal einzelne Tätigkeiten weg. Ob der Job auch wegfällt, hängt davon ab, ob er Tätigkeiten enthält, die nicht digitalisierbar sind oder wo das gar nicht wünschenswert ist.

Brot wird auch in der Digitalisierung aus Mehl gemacht, Wasserrohre aus Metall oder Kunststoff. Warum sollten sich klassische Mittelständler wie Bäcker oder Heizungsinstallateure um Digitalisierung kümmern?

Vielleicht will der Bäcker sein fantastisches Brot ja nicht nur in der Nachbarschaft verkaufen? Wäre dann ein Onlineshop eine Lösung? Oder vielleicht will er die Kunden-

digital optimierte Reiseketten zu nutzen. „Mobility as a Service“ kommt massiv. Im Bereich eHealth werden wir riesige Fortschritte erleben. Die Generation der „Silver Surfer“ wird sich den Gebrechen des Alters nicht ergeben und massiv die neuen Technologien nutzen, wenn sie die Lebensqualität erhöhen. Dagegen werden die jungen Arbeitnehmer massiv auf den Einsatz von Technologien zum mobilen Arbeiten drängen, wenn die Familiengründung ansteht. Die Arbeitswelt wird digitaler, flexibler, vielgestaltiger. Bei der Verwaltung werden die ersten großen Projekte laufen, die dann plötzlich schnell normal werden, so wie heute die Steuererklärung über ELSTER schon immer dagewesen zu sein scheint. Und dazu werden Bereiche kommen, die uns jetzt noch gar nicht einfallen.

Ok, dann verabreden wir uns jetzt schon mal für 2021 für ein Interview, um das zu überprüfen. Frau Bär, zum Schluss noch eine Satzvervollständigung: Ganz sicher niemals digital wird...

... das, was uns als Menschen ausmacht, Taufe, Hochzeit, Geburtstag. Das Bedürfnis nach Bindung, Heimat und Gemeinschaft bleibt und wird im digitalen Zeitalter noch viel wichtiger. ●

PRO & CONTRA

Sollen Autokonzerne dazu verpflichtet werden, die Kosten einer Hardware-Nachrüstung für Dieselfahrzeuge zu tragen?

In dieser Rubrik lassen wir Mitglieder der MIT zu Wort kommen.

Die Beiträge geben ihre persönliche Meinung wieder.

Hersteller tragen die Verantwortung



Henning Aretz (61) ist Beisitzer im MIT-Bundesvorstand und Co-Vorsitzender der MIT-Kommission Energie, Umwelt, Bauen und Verkehr. Der Volljurist ist Partner einer mittelgroßen Gesellschaft für Unternehmenstransaktionen in Essen und Düsseldorf.

Dieselfahrern drohen in zahlreichen deutschen Städten Fahrverbote. Obwohl die Stickoxidbelastung seit Jahren zurückgeht, werden die EU-Grenzwerte immer noch vielerorts überschritten. Das Bundesverwaltungsgericht hat Ende Februar entschieden, dass Kommunen unter bestimmten Bedingungen Fahrverbote verhängen dürfen.

Das Vertrauen in die Automobilindustrie hat mehrfach schwer gelitten. Der erste große Schlag war die im September 2015 öffentlich gewordene serienmäßige Manipulation von VW-Dieselfahrzeugen. Dieser Skandal ist längst nicht erledigt. Millionenfach fahren noch heute VW-Diesel mit massiv überhöhten Emissionen über Deutschlands Straßen.

Nun brachte eine ADAC-Studie ans Licht, dass die Aussagen der Automobilhersteller falsch sind, eine Hardware-Umrüstung funktioniert nicht. Der Einbau eines Tanks für die Harnstofflösung „Adblue“ und weiterer erforderlicher Vorrichtungen ist aufwendig. Aber diese Umrüstung erzielte, so das vom ADAC gemessene Ergebnis, in Fahrzeugen von vier Herstellern (Opel, VW, Fiat und Mercedes) eine erhebliche Reduzierung des Schadstoffausstoßes um bis zu 70 Prozent innerorts und

sogar 90 Prozent außerorts. Die Kosten der Umrüstung liegen im Bereich von 1.400 bis 3.300 Euro pro Fahrzeug. Da liegt der Hase im Pfeffer.

Diese Kosten müssen die Hersteller tragen. Die Autokäufer, darunter viele Handwerker und andere Mittelständler, haben den Angaben der Autohersteller vertraut und in gutem Glauben ein ordnungsgemäß genehmigtes Fahrzeug erworben. Sie werden jetzt von Fahrverboten bedroht – und auch von einem dadurch ausgelösten Wertverlust

ihres Autos. Für die wirklichen Abgaswerte tragen allein die Hersteller die Verantwortung. Zu ihr gehört es, die überhöhten Emissionen wirkungsvoll zu reduzieren. Das erfordert eine Hardware-Nachrüstung, die erheblich wirksamer ist als ein Software-Update.

Die Automobilindustrie ist gut beraten, die Hardware-Nachrüstung schnell zu leisten oder die Kosten dafür zu übernehmen. Es werden jetzt klare und verlässliche Aussagen gebraucht. Sonst entsteht den Herstellern der materielle Schaden über eine Klagewelle der Dieselfahrer.

Glücklicherweise geht es einigen Automobilherstellern momentan ausgezeichnet. Fit bleibt aber nur, wer sich auch von seinen Altlasten reinigt. ●

PRO

Die Diskussion um Abgaswerte in Innenstädten rückt auch die Option technischer Nachrüstungen in den Vordergrund – und damit die Frage, wer für die Kosten aufkommt: Sollen Autokonzerne dazu verpflichtet werden, die Kosten einer Hardware-Nachrüstung für Dieselfahrzeuge zu tragen? Wir fragen zwei unserer Mitglieder nach ihrer Meinung.

Ihre Meinung zählt

Stimmen Sie mit ab auf der MIT-Webseite! Unter www.mit-bund.de/mitmachen/umfrage können Sie Ihre Meinung zum aktuellen Pro und Contra äußern. Über das Abstimmungsergebnis informieren wir im MIT:NEWSLETTER. Sollten Sie diesen noch nicht erhalten, können Sie ihn unter www.mit-bund.de/newsletter kostenlos abonnieren.

Verursacherprinzip schließt Politik ein

Trotz des steigenden Verkehrsaufkommens wird die Luft in den Städten immer sauberer. Zahlen des Umweltbundesamtes zeigen, dass die Stickoxid-Werte in Deutschland 60 Prozent niedriger sind als vor zehn bis 15 Jahren. Gleichzeitig hat Europa die weltweit anspruchsvollsten Klimaziele für Pkw: bis 2021 von 120 auf 95 Gramm CO₂ pro Kilometer. Dies bedeutet eine Reduzierung um 20 Prozent in sechs Jahren. Folglich ist der moderne Euro 6-Diesel zur Erreichung dieser Ziele unerlässlich. Denn dieser erfüllt die anspruchsvollen europäischen Grenzwerte. Seit vielen Jahren sind alle neu zugelassenen Diesel mit Partikelfilter ausgerüstet; das Feinstaub-Thema hat sich damit für den Diesel erledigt.

Folglich gilt: Der Diesel ist zukunftsfähig. Er ist eine der effizientesten und saubersten Antriebsformen. Daher dürfen Autokonzerne, die auf diese Technologie setzen, nicht von der Politik hingengelassen werden.

Im Übrigen ist es völlig inakzeptabel, dass die Politik den Erwerb von Dieselfahrzeugen erst finanziell fördert und bewirbt, um dann einige Jahre später deren Abschaffung oder ein Verbot zu verlangen. Erst recht nicht, nachdem

viele mittelständische Unternehmen diese Fahrzeuge gutgläubig erworben haben.

Die vorsätzlich von einigen Vereinen, Parteien und Institutionen geschürte Hysterie zur Feinstaubbelastung ist jedenfalls unsachlich und überzogen. Feinstaubbelastung gibt es schon sehr lange. Damals gab es noch überhaupt keine Kraftfahrzeuge und kein Mensch hat auch nur darüber gesprochen.

Wenn es zu Fahrverboten oder Einschränkungen der Nutzung von Dieselfahrzeugen kommt, gilt das Verursacherprinzip, und das schließt auch die Rolle der Politik in diese Vorgänge ein. Der Staat muss zusammen mit den betroffenen Fahrzeugherstellern zur Kasse gebeten werden.

Vielleicht würde das auch dazu führen, dass die Politik nicht bei jeder Kleinigkeit und bei jedem anfallenden Problem ihre Meinung und sogar Gesetze ändert, deren Leidtragender der deutsche Mittelstand ist.

Der Käufer muss sich darauf verlassen können, dass die umfassende Behördenstruktur – inklusive staatlich legitimer Institutionen wie Dekra und TÜV – bei der Fahrzeugzulassung auf die Einhaltung aller gesetzlichen Bestimmungen und Grenzwerte achtet. ●

CONTRA



Norbert Eyck (65) ist gelernter Koch und Geschäftsführer der Sonnenhof Grundbesitz GmbH. Der Beisitzer im MIT-Bundesvorstand war von 1999 bis 2001 Mitglied des Berliner Abgeordnetenhauses und viele Jahre Mitglied der Bezirksverordnetenversammlung Marzahn-Hellersdorf.



US-SCHUTZZÖLLE

WORUM GEHT ES BEIM HANDELSKRIEG?

Was ist ein Handelskrieg?

Ein Handelskrieg ist ein ökonomischer Wettstreit zwischen verschiedenen Nationen. Dabei geht es in der Regel um internationale und inländische Anteile am Handel von Unternehmen. Während solche Auseinandersetzungen früher kriegerisch geführt wurden, greifen Staaten heute auf protektionistische Maßnahmen wie Zölle oder Importquoten zurück. Dadurch soll die eigene Volkswirtschaft auf Kosten anderer Länder besser positioniert werden.

Freihandel vs. Protektionismus

Der englische Ökonom David Ricardo wies vor mehr als 200 Jahren nach, dass grundsätzlich alle Länder profitieren, wenn sich jedes Land auf seine wirtschaftlichen Stärken konzentriert und den Rest frei im Ausland einkauft. Seit dieser „Theorie der komparativen Kostenvorteile“ streben die meisten

Länder nach Freihandel, also dem freien Austausch ihrer Waren.

Demgegenüber stehen protektionistische Maßnahmen, die den Freihandel beschränken. Sie zielen darauf ab, ausländische Unternehmen auf dem Inlandsmarkt zu benachteiligen, um die eigenen Unternehmen und Märkte zu schützen. Solche Handelshemmnisse können tarifär (den Preis betreffend) ausfallen, zum Beispiel durch Zölle und Subventionen, oder auch nicht-tarifär, etwa durch Importquoten oder Umweltstandards.

Der aktuelle Konflikt

US-Präsident Donald Trump hat bereits während seines Wahlkampfs („America first“) dem Ausland immer wieder mit Handelskriegen gedroht. Insbesondere China wirft er Diebstahl geistigen Eigentums vor. Hintergrund waren auch Übernahmen US-amerika-

nischer Unternehmen durch chinesische Investoren.

Im aktuellen Konflikt wirft Trump ausländischen Unternehmen vor, zu viel billigen Stahl und Aluminium in die USA zu liefern. Das schade den amerikanischen Firmen, denn die könnten ihre Produkte kaum noch verkaufen. Tatsächlich mussten in der jüngsten Vergangenheit viele Stahlwerke in den USA schließen, was zur Entlassung von tausenden Beschäftigten führte. Im Wahlkampf hatte Trump angekündigt, diese Jobs zurück in die USA zu holen. Gleichzeitig sieht Trump durch die Stahl- und Aluminiumimporte die nationale Sicherheit bedroht: Im Kriegsfall wäre die USA bei der Produktion beispielsweise von U-Booten auf das Ausland angewiesen.

Anfang März machte Trump seine Ankündigung wahr und verhängte Ein-



Die US-Regierung macht ernst mit Strafzöllen, doch die EU wehrt sich – mit Erfolg. Der drohende Handelskrieg hält die Weltwirtschaft seit Wochen in Atem. Worum geht es eigentlich genau, wer würde profitieren, wer leiden?

fuhrzölle auf Stahl und Aluminium. Zusätzlich zu bisherigen Zöllen werden Strafzölle in Höhe von 25 Prozent auf Stahl und zehn Prozent auf Aluminium erhoben. Sollten anfangs nur Kanada und Mexiko verschont werden, erließ die US-Regierung kurz vor Inkrafttreten der Maßnahmen auch für die EU-Staaten, für Argentinien, Brasilien, Australien und Südkorea eine Schonfrist bis 1. Mai.

Wie sinnvoll sind Strafzölle?

Grundsätzlich profitieren auch die USA vom freien Welthandelssystem, das weiß Trump nicht zuletzt als erfolgreicher Unternehmer. Wenn Trump jedoch behauptet, das Ausland handle mit den USA etwa beim Im- und Export von Autos nicht fair, ist ein Punkt nicht von der Hand zu weisen: Tatsächlich werden Importe europäischer Pkws in die USA nur mit 2,5 Prozent verzollt, während die EU bei der Einfuhr von US-Autos zehn Prozent verlangt. Daran ändert auch eine Sonderregelung für USA-typische Vans und Pickups wenig, für die die Staaten 25 Prozent Einfuhrzoll erheben. Insgesamt liegt das durchschnittliche Zollniveau der USA nur etwa halb so hoch wie in Europa.

Was die Zölle auf Stahl betrifft, nährt sich der Verdacht, dass eine heimische Industrie geschützt werden soll, die

international kaum konkurrenzfähig ist. Während China den Weltmarkt für Billigstahl dominiert, haben andere Hersteller, auch in Europa, Erfolg mit Nischenprodukten wie besonders hartem oder dünnem Stahl.

Ebenso ist die Protektionismus-Strategie nicht ohne Risiko. Zwar könnten die Strafzölle einige tausend neue Jobs bei den US-Stahlproduzenten bringen. Dort sind insgesamt etwa 140.000 Arbeitnehmer beschäftigt. Doch die Auswirkungen auf die stahl- und aluminiumverarbeitende Industrie, in der USA-weit 6,5 Millionen Menschen beschäftigt sind, sind noch unklar. Auf sie kommen nun höhere Kosten zu. Negative Erfahrungen mit Strafzöllen machte schon Trumps Vorgänger Obama: Als er 2009 hohe Zölle auf Reifenimporte aus China erhob, rettete er einer Studie zufolge 1.200 Jobs in der Reifenindustrie – verlor aber wegen der gestiegenen Preise dreimal so viele in anderen Branchen.

Wie geht es weiter?

Bereits früh zeichnete sich ab, dass die US-Strafzölle zu einer internationalen Protektionismus-Spirale führen würden. So konterte China mit Einfuhrzöllen auf mehr als 100 US-Produkte. Darauf wiederum reagierte Trump mit neuen Strafzöllen auf rund 1.300 chinesische Produkte. Wie weit sich die Spi-

rale dreht, war bis Redaktionsschluss nicht abzusehen.

Erfolgreicher handelte die EU: Sie drohte ebenfalls mit Strafzöllen auf US-Produkte wie Whiskey oder Erdnussbutter, was zur erwähnten Schonfrist führte. Diese ist auch ein Ergebnis des neuen Bundeswirtschaftsministers Peter Altmaier. Gleich nach seiner Ernennung flog er nach Washington und verhandelte erfolgreich mit US-Handelsminister Wilbur Ross. Diese Strategie, Selbstbewusstsein zu demonstrieren und statt auf Eskalation auf Diplomatie zu setzen, empfahl auch der MIT-Bundesvorstand auf seiner Klausurtagung am 10. März in Wien. Die Verhandlungen könnten aus MIT-Sicht sogar helfen, ein neues Freihandelsabkommen zu schließen, das sich ausschließlich auf tarifäre und nichttarifäre Handelshemmnisse fokussiert. Das wäre ein wichtiger Beitrag, um den Handel zwischen der EU und den USA zu intensivieren.

Denn klar ist: Aus deutscher Sicht muss ein Handelskrieg vermieden werden. Die USA sind Deutschlands wichtigster Handelspartner. 2017 exportierten deutsche Firmen Waren im Wert von 11,5 Milliarden Euro in die USA. ●



Hubertus Struck
Redakteur/CvD
struck@mit-bund.de

MIT:FUTURA 2018 TRANSFORMATION INTERACTION

In diesem Jahr steht die MIT:FUTURA unter dem Motto TRANSFORMATION INTERACTION. Mittelständler, Startup-Gründer, Politiker, Investoren und Wissenschaftler diskutieren über die Herausforderungen der digitalen Transformation, mit denen unsere Wirtschaft und Gesellschaft konfrontiert ist.

VORLÄUFIGES PROGRAMM

14.30 Uhr ERÖFFNUNG

mit Dr. Carsten Linnemann MdB, MIT-Bundenvorsitzender und stellvertretender Vorsitzender der CDU/CSU-Bundestagsfraktion und Annegret Kramp-Karrenbauer, CDU-Generalsekretärin

15.00 Uhr KEYTALK

mit Dr. Carsten Linnemann MdB, Dr. Alexander Lahmann, HHL Graduate School of Management, Markus Essing, CEO Philip Morris, Pieter Haas, CEO Mediamarkt/Saturn

15.45 Uhr SWITCH PITCH

Der SWITCH PITCH ist eine MIT-Erfindung und ruft Großunternehmen und Mittelständler, aber gerne auch andere Organisationen wie Verbände oder Behörden dazu auf, ihre Transformationsgeschichte zu präsentieren. Nicht Startups werden von Investoren und Experten bewertet, sondern etablierte Einrichtungen pitchten ihr Geschäftsmodell bzw. ihre Aufgabe und beschreiben ihre (digitale) Transformationsstrategie. Dabei muss die Transformation nicht schon abgeschlossen sein, es geht um den strategischen Ansatz.



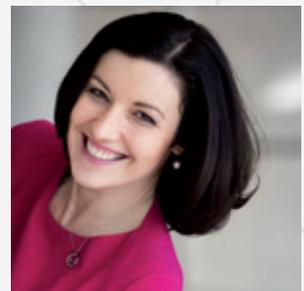
Carsten Linnemann



Jens Spahn



Annegret Kramp-Karrenbauer



Dorothee Bär

5. JUNI 2018
14.30 – 22.00 Uhr
KOSMOS BERLIN

16.30 Uhr **TRANSFORMATION BOARDS**

Transformation Board I: Arbeit 4.0: Die Herausforderungen unserer neuen Arbeitswelt
mit Jana Schimke MdB, Norbert Janzen, IBM Deutschland, Eva Rindfleisch, CDA, Dr. Kathrin Weiß,
Tausendkind, Theresa Kretzschmar, Spreadshirt

Transformation Board II: E-Mobility: Wie bewegen wir uns in der Zukunft?
mit Alexander Möller, ADAC, Ingmar Dathe, MOIA/Volkswagen, André Schwämmlein, FlixBus

Transformation Board III: Cyber Security: Wie funktioniert Wirtschaft in der Cyber-Welt?
mit Dr. Günter Krings MdB, parl. Staatssekretär im Bundesministerium des Innern, Susanne Dehmel,
Bitkom, Arne Schönbohm, Präsident Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik,
Dr. Henning Lahmann, iRightsLab, Prof. Timo Kob, FH Campus Wien

Transformation Board IV: Künstliche Intelligenz
mit Dr. Didier Stricker, Direktor DFKI, Ingeborg Neumann, Präsidentin Textil + Mode,
Thomas Jarzombek MdB, Florian Bontrup, DOCYET

17.30 Uhr **TALK**
mit Jens Spahn MdB, Bundesgesundheitsminister

18.00 Uhr **TALK**
mit Dorothee Bär MdB, Staatsministerin für Digitales

18.30 Uhr **TRANSFORMATION PITCH**
Wie auch in 2015 und 2016, gibt es in diesem Jahr einen Startup-Pitch, der in diesem Jahr unter dem
Motto „TRANSFORMATION PITCH“ steht. Wir freuen uns auf spannende Geschäftsideen im Kontext
der digitalen (oder auch sonstigen) Transformation aus vielen verschiedenen Branchen.

ab 19.45 Uhr **AFTER-TALK-PARTY**

Anmeldung unter www.mit-futura.de

In Kooperation mit



HHL LEIPZIG
GRADUATE SCHOOL
OF MANAGEMENT

**BERLIN
VALLEY**



EU-Check

Irrwitzige Verordnung oder sinnvolle Richtlinie?
In dieser Rubrik bewerten unsere EU-Experten des PKM Europe regelmäßig neue EU-Vorhaben.

Rote Karte gegen Scheinbeschäftigung

Das Europäische Parlament hat die Dienstleistungskarte gestoppt. Diese war Teil des 2017 vorgestellten Dienstleistungspakets und insbesondere im Handwerk umstritten. Demnach sollte ein elektronisches Verfahren zusätzlich zu dem bereits existierenden System des einheitlichen Ansprechpartners eingerichtet werden. Das Verfahren sah nur beschränkte Möglichkeiten zur Überprüfung geltender Qualifikationsanforderungen für den Aufnahmemitgliedstaat vor. Daher hätte die Karte die Gefahr von Scheinselbstständigkeit erhöht und das bewährte Bestimmungslandprinzip ausgehöhlt. Zwar kann die Kommission einen überarbeiteten Vorschlag vorlegen. In Anbetracht der auslaufenden Legislaturperiode und des Widerstands nicht nur des Mittelstands gilt dies aber als unwahrscheinlich.

„Grüne“ Investitionen statt Kapitalmarktunion

Die EU-Kommission arbeitet derzeit mit Hochdruck an Maßnahmen zur „grüneren Finanzmarktregulierung“. So legte sie noch vor Ostern einen Aktionsplan vor, der den ökologischen Umbau der Realwirtschaft unterstützen soll. Nichtsdestotrotz bleibt der Begriff „Nachhaltigkeit“ unklar. Kapitalunterlegung, Ratings und Aufsichtshandeln sollten sich an dem Ziel der Finanzmarktstabilität und nicht an vermeintlichen Nachhaltigkeitsaspekten orientieren. Bei der Eigenkapitalunterlegung künftig Abschlüsse für grüne Investitionen gelten zu lassen, erhöht das Risiko auf den Finanzmärkten. Der Vorstoß zu „Green Financing“ verdeutlicht die falsche Zielsetzung. Angesichts des bevorstehenden Brexits sollte die Kommission besser die Kapitalmarktunion mit ambitionierten Vorschlägen im Steuer- und Insolvenzrecht vorantreiben.

Die Jury

Markus Ferber (CSU) und Dr. Markus Pieper (CDU) sind Mitglieder des Europäischen Parlaments und Sprecher des Parlamentskreises Mittelstand Europe



PKMEurope
der CDU/CSU-Gruppe im Europäischen Parlament

Erster MIT-Auslandsverband anerkannt

Der MIT-Bundesvorstand hat den Weg zur Gründung von Auslandsverbänden freigegeben. Auf einer Klausurtagung in Wien genehmigte der Vorstand einstimmig die Satzung des MIT-Auslandsverbandes Belgien. Dort engagieren sich schon länger einige MIT-Mitglieder, vornehmlich in Brüssel. Zudem wurden bereits Kooperationen mit MIT-Landesverbänden in Deutschland vereinbart. Die offizielle Gründungsversammlung steht noch aus. Neben Belgien ist auch in der Schweiz und in Österreich die Gründung von Auslandsverbänden der MIT geplant.

Meisterpflicht

Regierung bereitet Handwerksreform vor

Vor 14 Jahren wurde die Meisterpflicht in 53 Berufen abgeschafft – ein Fehler, wie sich herausstellte. In vielen dieser Berufe gingen seitdem die Ausbildungszahlen zurück, ebenso sank die Qualität der Leistung. Auf Drängen der MIT haben sich CDU und CSU im Koalitionsvertrag auf die Prüfung der Wiedereinführung verständigt. Nun werden die Fehlentwicklungen geprüft, wie MIT-Vorsitzender Carsten Linnemann als neuer Unionsfraktionsvize bekanntgab: „Wir haben in Deutschland sechsmal so viele Fliesenleger wie 2004. Aber die Ausbildung ist eingebrochen und um rund ein Drittel zurückgegangen. Wir werden uns vor allem Bereiche anschauen, wo es zu offensichtlichen Fehlentwicklungen gekommen ist.“ Die SPD signalisierte bereits Unterstützung für die Pläne.



Auf Antrag der MIT: CDU lehnt Schuldenunion ab

Der 30. Parteitag der CDU Deutschlands hat Ende Februar einstimmig einen Antrag der MIT gegen eine Schuldenunion verabschiedet. Mit dem Beschluss erteilt die CDU einer Vergemeinschaftung von Schulden und Haftungsrisiken in der Euro-Zone eine klare Absage.

Damit „garantiert“ die CDU nun in einer künftigen Regierungskoalition, dass es keine Vergemeinschaftung von Schulden geben darf. Bei der geplanten Umwandlung des Euro-Rettungssystems EWS zu einem Europäischen Währungsfonds (EWF) müssten „die dem ESM (Europäischer Stabilitätsmechanismus) zugrundeliegenden Anteils- und Entscheidungsstrukturen“ erhalten bleiben, so der Beschluss. Damit werden Ideen abgelehnt, der EWF könne eine Behörde der EU-Kommission werden. Stattdessen müssen die nationalen Regierungen die Entscheidungshoheit über Hilfsprogramme behalten. Außerdem sieht der Beschluss vor, dass „die Vetorechte EWF gelten.“ Der geplanten einheitlichen europäischen Einlagensicherung für Banken setzt der



MIT-Bundesvorstand zu Gast in Wien

Einmal im Jahr geht der MIT-Bundesvorstand in Klausur, um sich intensiver mit politischen Fragen auseinanderzusetzen und Anträge zu verabschieden. Dieses Jahr fand die Klausurtagung auf Einladung des österreichischen Wirtschaftsverbands in Wien statt.

Vielen Vorstandsmitgliedern wird vor allem der leidenschaftliche Impulsvortrag von ÖVP-Generalsekretär Karl Nehammer in Erinnerung bleiben. Dass die ÖVP seit Mai 2017 als „neue Volkspartei“ der Mitte revitalisiert werden konnte, war auch sein Verdienst. Nehammer sah verschiedene Faktoren als entscheidend für den Wahlerfolg seiner Partei an. Zunächst war der Wahlkampf stark auf den populären Spitzenkandidaten Sebastian Kurz zugeschnitten. Dieser habe die Angriffe anderer Parteien weitgehend unkommentiert gelassen und sich stattdessen auf eigene Inhalte konzentriert. So habe es die „neue Volkspartei“ geschafft, christlich-soziale, konservative und liberale Wählermilieus gleichermaßen anzusprechen.

Österreich digital

Was kann Deutschland von Österreich in Sachen Digitalisierung lernen? Christian Rupp, Digitalisierungsbeauftragter der Wirtschaftskammer, skizzierte, wie Österreich zum europäischen Vorreiter im E-Government avancierte. Beispielhaft sei die Einführung eines digitalen Bürgerportals, die Abschaffung sämtlicher analoger Akten und die Verpflichtung für Unternehmen, Rechnungen ausschließlich elektronisch an Behörden zu versenden. ORF-Stiftungsrat Thomas Zach wies darauf hin, wie wichtig es sei, Bürgern die Angst vor digitaler Veränderung zu nehmen. In Österreich gebe es Anreize für Berufsgruppen, sich am Digitalisierungsprozess zu beteiligen. Zudem stellte sich Telekom-Chef Timotheus Höttges einer lebhaften Diskussion.

Anträge verabschiedet

Der Bundesvorstand sprach sich gegen Fahrverbote, für Freihandel und für mehr Wettbewerb unter den Krankenversicherungen aus. Für die Schäden, die Diesel-Fahrern durch die aktuelle Verbots-Debatte entstehen, müssten die Konzerne aufkommen, etwa durch Nachrüstung. Für Fahrzeuge, die ohne Manipulation ordnungsgemäß genehmigt wurden, müsse aus Vertrauensschutzgründen die vollständige Nutzung weiter möglich sein.

Angesichts eines drohenden Handelskriegs sprach sich der Vorstand gegen protektionistische Maßnahmen und für Freihandel aus. Politik und Wirtschaft in Europa müssten sich zusammenschließen und auf die Auswirkungen einer globalen Protektionismus-Spirale hinweisen.

Zudem sprach sich der Bundesvorstand für einen stärkeren Wettbewerb im deutschen Krankenversicherungssystem aus. Der Wechsel von der gesetzlichen in die private Krankenversicherung müsse erleichtert werden.

Von Österreich lernen



(o.) ÖVP-Rundfunkexperte Thomas Zach

(u.) MIT-Präsidiumsmitglied Jens Spahn, MIT-Vize Hans Michelbach, ÖVP-Generalsekretär Karl Nehammer



Telekom-Vorstandschef Timotheus Höttges sprach zum Thema „Wie wird Deutschland zur Digitalrepublik Nr. 1 in Europa?“



Niklas Veltkamp, Co-Vorsitzender der MIT-Digitalkommission und Bitkom-Geschäftsführer





(l.) ÖVP-General Karl Nehammer begeisterte mit einem Klartext-Impuls zur politischen Lage in Europa

(o.) ÖVP-Digitalisierungsexperte Christian Rupp

(u.) Beisitzerin Margarete Reiser



(l.) Hartmut Schauerte, Co-Vorsitzender der Kommission Steuern und Finanzen



(r.) MIT-Vorstandsmitglied Peter Erl



(l.) MIT-Vorsitzender Carsten Linnemann



Hendrik Wüst, NRW-Verkehrsminister und Vorsitzender der MIT NRW

„Ich bin neu in der MIT, weil ...“

ich das Grundvertrauen in die Leistungsfähigkeit unserer Wirtschaft stärken will. Die Grundlage des Wohlstandes in Deutschland erwirtschaften Unternehmer und Handwerker mit ihren Beschäftigten.“



Frank Kupfer

CDU-Fraktionsvorsitzender
im Landtag Sachsen,
MIT Nordsachsen

ich Forschung und Schule mit mittelständischen Unternehmen vernetzen möchte, damit die Zukunft gesichert wird.“



Jana Mohr

Lehrerin, Doktorandin am
Leibniz-Institut der Uni Kiel,
MIT Rendsburg-Eckernförde

ein leistungsfähiger Mittelstand mit der Bauwirtschaft als Schlüsselbranche wirtschaftlich und gesellschaftlich eine verlässliche Kraft ist, mit der unser Land weiterhin erfolgreich alle Herausforderungen der Zukunft meistern wird.“



Felix Pakleppa

Hauptgeschäftsführer des Zentral-
verbands Deutsches Baugewerbe,
MIT Berlin-Mitte

Frank Kupfer (55) ist seit September 2014 Vorsitzender der CDU-Landtagsfraktion in Sachsen. Zuvor war er Generalsekretär der CDU, stellvertretender Fraktionsvorsitzender und von 2008 bis 2014 sächsischer Staatsminister für Umwelt und Landwirtschaft. Seit 1994 vertritt er als direkt gewählter Abgeordneter den Wahlkreis Torgau-Oschatz im Landtag.

Kupfer lernte zunächst den Beruf des Fernmeldetechnikers, den er in Leipzig und Oschatz ausübte. Schon Ende der 1980er Jahre engagierte er sich als Christ auf kommunaler Ebene. Als Oschatzer schlägt sein Herz besonders für die Stärkung des ländlichen Raumes. Er ist im Ehrenamt Präsident des Sächsischen Schützenbundes und engagiert sich in einer Vielzahl von Vereinen für den Landkreis Nordsachsen. Frank Kupfer ist verheiratet und hat zwei Kinder.

Jana Mohr (27) ist Lehrerin und promoviert zurzeit am Leibniz-Institut für die Pädagogik der Naturwissenschaften und Mathematik der Universität Kiel. Nach dem zweiten Staatsexamen arbeitete sie zunächst als angestellte Lehrkraft, bevor sie sich für den wissenschaftlichen Weg entschied.

Neben dem Engagement im Kreisvorstand der Jungen Union Rendsburg-Eckernförde arbeitet sie als Mitgliederbeauftragte im CDU-Ortsvorstand Kronshagen mit. Ihr Interesse liegt vor allem in der Vernetzung von mittelständischen Unternehmen mit Forschungsinstituten und Schulen. Sie ist der Meinung, dass es nie zu früh ist, Schüler darin zu unterstützen und zu fördern, Interesse für die Soziale Marktwirtschaft zu entwickeln. So könnten sie später innovative Geschäftsideen umsetzen.

Felix Pakleppa (52) hat in Bonn und Passau Rechtswissenschaften studiert. Nach Stationen bei einem regionalen Arbeitgeberverband und der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände begann er seine Tätigkeit für den Zentralverband Deutsches Baugewerbe (ZDB) 1997 im Geschäftsbereich Sozial- und Tarifpolitik. 2007 übernahm er die Leitung der Hauptabteilung Recht und befasste sich mit Fragen des Wirtschafts-, Vergabe-, Bauvertrags- und Umweltrechts. Darüber hinaus wurde er im Jahr 2007 Justiziar der Bundesvereinigung Bauwirtschaft. 2009 hat der ZDB-Vorstand Felix Pakleppa in die Geschäftsführung des ZDB berufen, bevor er 2011 Hauptgeschäftsführer des Spitzenverbandes der Deutschen Bauwirtschaft wurde. Felix Pakleppa ist verheiratet und hat drei Kinder.

Die MIT ist mit rund 25.000 Mitgliedern der stärkste und einflussreichste parteipolitische Wirtschaftsverband in Deutschland. In unserer Vereinigung ist jeder willkommen, der die ordnungspolitischen Grundsätze der Sozialen Marktwirtschaft schätzt. In dieser Rubrik stellen wir mit jeder Ausgabe drei unserer Neumitglieder vor. Mehr Infos zur Mitgliedschaft: www.mit-bund.de/mitgliedschaft

Viele MIT-Mitglieder im Kabinett Merkel IV

Der neuen Bundesregierung gehören 15 Minister und 35 Parlamentarische Staatssekretäre bzw. Staatsminister an. Darunter finden sich auch einige MIT-Mitglieder. Mit **Jens Spahn** (Gesundheit), **Anja Karliczek** (Bildung und Forschung) und **Helge Braun** (Kanzleramt) zählen drei engagierte MIT-Mitglieder zu den neuen Bundesministern. Spahn gehört dem MIT-Präsidium an, Karliczek war von 2015 bis 2017 Co-Vorsitzende der MIT-Steuerkommission. Zudem sind **Ursula von der Leyen** (Verteidigung) und **Andreas Scheuer** (Verkehr und digitale Infrastruktur) Mitglieder der MIT.

Des Weiteren darf **Dorothee Bär** als neue Staatsministerin für Digitalisierung am Kabinetttisch Platz nehmen (siehe auch Interview Seite 17-19). Von den Parlamentarischen Staatssekretären gehören **Günter Krings**, **Marco Wanderwitz** und **Stephan Mayer** (Inneres, Bau und Heimat), **Thomas Bareiß** und **Christian Hirte** (beide Wirtschaft und Energie; Hirte ist zudem Beauftragter für die neuen Bundesländer und Mittelstand, Bareiß für Tourismus), **Peter Tauber** (Verteidigung), **Sabine Weiss** (Gesundheit), **Hans-Joachim Fuchtel** (Ernährung und Landwirtschaft), **Steffen Bilger** und **Enak Ferlemann** (Verkehr und digitale Infrastruktur), **Michael Meister** und **Thomas Rachel** (Bildung und Forschung) sowie **Norbert Barthle** (Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) der MIT an. Neuer Koordinator der Bundesregierung für die Deutsche Luft- und Raumfahrt ist MIT-Vorstandsmitglied **Thomas Jarzombek**. Somit ist in jedem Ressort, das ein CDU- oder CSU-Minister besetzt, mindestens ein MIT-Mitglied vertreten.



Carsten Linnemann

Der MIT-Bundesvorsitzende Carsten Linnemann ist zum neuen stellvertretenden Vorsitzenden der CDU/CSU-Bundestagsfraktion gewählt worden. Der 40-jährige promovierte Volkswirt ist für die Bereiche Wirtschaft und Energie, Mittelstand und Tourismus zuständig. Er kündigte an, sich konsequent für die Anwendung der Prinzipien der Sozialen Marktwirtschaft einzusetzen und den Mittelstand wieder in den Vordergrund zu stellen: „Gerade in einer Koalition mit der SPD ist es wichtig, dass wir uns von einem klaren ordnungspolitischen Kompass leiten lassen. Statt auf staatliche Eingriffe und Subventionen muss die Politik wieder auf mehr Markt und Wettbewerb setzen. Wir müssen dabei als Fraktion auch selbstbewusst auftreten und, wenn nötig, Regierungshandeln infrage stellen.“

Die fraktionsinterne Nachwahl war durch die Bildung der neuen Bundesregierung nötig geworden. Als neue Arbeitsgruppenvorsitzende (Sprecher der Fraktion in den Bundestagsausschüssen) wurden die MIT-Mitglieder **Mathias Middelberg** (Innen) und **Florian Hahn** (Angelegenheiten der Europäischen Union) nachgewählt.



Hans Michelbach

Die 45 Abgeordneten der CSU-Landesgruppe im Deutschen Bundestag haben Hans Michelbach einstimmig zu ihrem stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Michelbach ist Vorsitzender der Mittelstands-Union sowie stellvertretender MIT-Bundesvorsitzender. Er ist für die Unionsfraktion bereits als Obmann im Finanzausschuss federführend für den Bereich Finanzen, Finanzmarktaufsicht, Finanzbeziehungen mit der EU, Banken- und Versicherungsgesetzgebung und Steuerpolitik zuständig.

Sarah Gillen

Sarah Gillen (34) ist zur Vorsitzenden des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des saarländischen Landtags gewählt worden. Die Diplom-Ingenieurin ist Beisitzerin im MIT-Bundesvorstand und im MIT-Landesvorstand Saarland. Der MIT-Landesvorsitzende **Bernd Wegner** wurde zum neuen stellvertretenden CDU-Fraktionsvorsitzenden gewählt. Auch der neue Fraktionschef **Alexander Funk** sowie der neue Finanzminister **Peter Strobel** sind Mitglieder der MIT.



LIEBE CDU,
EINES GILT IMMER:
ERST BACKEN,
DANN VERTEILEN.

ZEIT FÜR:


MEHR
WIRTSCHAFT
WAGEN