

Grüner Finanzplatz verliert Punkte

Luxemburg. Im jüngsten Global Green Finance Index (GGFI) belegt Luxemburg weltweit den siebten Platz und innerhalb der EU den dritten. Damit rutscht das Großherzogtum in der Gesamtwertung um zwei Positionen nach unten. London führt die Liste an. Dahinter folgen Amsterdam und San Francisco auf Platz zwei und drei. Konkurrent Frankfurt erreicht nur Platz 34. Der GGFI hat unter anderem die Bereiche Nachhaltigkeit, Unternehmen, Humankapital und Infrastruktur untersucht. In Bezug auf das Humankapital schneidet Luxemburg etwas besser ab als in der Gesamtwertung und landet auf Platz sechs. *ma*

Wirtschaftsstimmung im Euroraum sinkt

Brüssel. Die Wirtschaftsstimmung in der Eurozone hat sich angesichts des Ukraine-Kriegs im April erneut verschlechtert. Der Economic Sentiment Indicator (ESI) fiel im Vergleich zum Vormonat um 1,7 Punkte auf 105,0 Punkte, wie die Europäische Kommission gestern in Brüssel mitteilte. Analysten hatten im Schnitt mit 108 Punkten gerechnet. Allerdings ist der März-Wert von zunächst 108,5 Punkten auf 106,7 Punkte nach unten revidiert worden. Eingetrübt haben sich alle wichtigen Unterindikatoren. Besonders deutlich waren die Rückgänge im Einzelhandel, in der Industrie und der Bauwirtschaft. In der Industrie belasteten laut der Umfrage vor allem Knappheiten bei Material und Ausrüstungen. Der Krieg in der Ukraine und die harte Corona-Politik in China sorgten zuletzt für anhaltende Lieferengpässe. Das Dienstleistungs- und Verbrauchervertrauen trübten sich moderat ein. *dpa*

Apple Pay bricht laut EU die Regeln

Brüssel. Der US-Konzern Apple verstößt nach vorläufigen Ermittlungen der EU-Kommission gegen europäische Wettbewerbsvorschriften. Dem Unternehmen werde vorgeworfen, den Zugang zu einer Standardtechnologie für kontaktlose Zahlungen mit mobilen Geräten zu beschränken und damit den Wettbewerb im Bereich der mobilen Geldbörsen zugunsten seiner eigenen Lösung Apple Pay einzuschränken, teilte die Behörde gestern in Brüssel mit. „Für die Integration der europäischen Zahlungsverkehrsmärkte ist es wichtig, dass den Verbrauchern die Vorteile eines wettbewerbsbasierten und innovativen Marktfelds zugutekommen“, kommentierte die zuständige Vizepräsidentin Margrethe Vestager. Es lägen Anhaltspunkte dafür vor, dass Apple den Zugang Dritter zu Schlüsseltechnologien beschränkt hat, die für die Entwicklung konkurrierender mobiler Geldbörsen für Apple-Geräte benötigt würden. Unter anderem Banken sehen sich schon lange bei kontaktem Bezahlen auf dem iPhone benachteiligt. Apple hat nun die Möglichkeit, sich zu den Beschwerden zu äußern. Bleiben die Wettbewerbsbehörden danach bei ihrer Einschätzung, droht dem Konzern eine hohe Strafzahlung. *dpa*



Viele polnische und litauische Lastwagen wurden bis vor kurzem von Ukrainern gefahren – diese Fahrer fehlen jetzt.

Foto: Anouk Antony

Wie der Krieg die Spediteure trifft

Den Mangel an ukrainischen Fahrern spürt auch Luxemburg

Von Marco Meng

In den Supermärkten sieht man es in den Regalen nicht nur bei Sonnenblumenöl oder Margarine: Die Güterversorgung in Europa wird schwieriger, seit Russland einen Krieg auf dem Kontinent vom Zaun brach. Ende Februar sind fast von einem Tag auf den anderen Zehntausende ukrainische Lastwagenfahrer, die sonst auf Europas Straßen Güter transportieren, ausgefallen. Das spürt die Branche. Der Luxemburger Transporteur Arthur Welter gibt an, dass er zwar keine größere Anzahl von eigenen Fahrern verloren hat; gleichwohl hat auch Arthur Welter durch den Ukraine-Krieg 15 von 70 Lastwagen verloren, welche zuvor im Auftrag des Unternehmens unterwegs waren. Zudem hat der Ukraine-Krieg die Preise für Diesel und damit die Transportkosten in die Höhe schießen lassen – höhere Kosten, die sich auf die gesamte Lieferkette niederschlagen. Branchenverbände schätzen, dass über 100 000 ukrainische Fahrer, die hauptsächlich für Speditionen aus Polen und Litauen führen, in die Heimat zurückkehrten – mit der Folge, dass Transportkapazitäten zurückgingen. Im Nachbarland Deutschland sollen polnische Transporter die Hälfte der ausländischen Transporte abgewickelt haben.

„Der Krieg in der Ukraine hat extreme Auswirkungen auf die Logistikbranche in Europa“, sagt Daniel Kohl von Geis Cargo International Luxembourg. „Bereits seit Ende 2021 steigen die Dieselpreise kontinuierlich an und haben durch den Ukraine-Krieg mit einem Anstieg von mehr als 20 Prozent in ganz Europa historische Höchststände erreicht.“ Erhöhte Kosten bezüglich der jährlichen CO₂-Ab-

gabensteuer, Kosten für Tunnel und Maut, sowie den zusätzlichen Beiträgen im Rahmen des Mobilitätspaketes verschärfen die Situation. „Bei einigen kleineren Transportunternehmen ist damit bereits die finanzielle Belastungsgrenze erreicht und Insolvenzen sowie die Reduzierung der Lkw-Flotte mit einhergehenden Kapazitätsengpässen auf dem Frachtmarkt sind die Folge.“

Mangel an Fahrern verschärft sich

Insgesamt beschäftigen die Luxemburger Transportfirmen rund 7 300 Lastwagenfahrer, tausend mehr als vor zehn Jahren – und es wären noch mehr, wenn sich denn Fahrer finden würden. Bereits am Beispiel des Austritts von Großbritannien aus der Europäischen Union wurde ersichtlich, wie stark das Transportgewerbe von Fahrern aus Osteuropa abhängig ist, sagt Kohl. In ganz Europa beläuft sich der Fahrer-mangel im Nah- und Fernverkehr auf über 400 000. „Seit Kriegsbeginn hat sich die angespannte Situation weiter verschärft“, so Kohl, „da ein Großteil des ukrainischen Fahrpersonals zurück in die Heimat gegangen ist, um bei ihren Familien zu sein oder um ihr Land zu verteidigen.“ Die Internationale Stra-

ßentransport-Union IRU schätzt, dass 228 000 Lkw-Fahrer aus Nicht-EU-Ländern 2021 in Europa tätig waren, vor allem aus der Ukraine und aus Weißrussland.

Frachtkosten steigen

„Der Angriffskrieg gegen die Ukraine könnte den Fahrer-mangel in einem Ausmaß verschärfen, dem viele Lieferketten nicht standhalten werden“, meint der Europäische Ladungs-Verband Internationaler Spediteure (ELVIS). Weniger Lastwagenfahrer auf der einen Seite stehen einer steigenden Nachfrage nach Gütertransport aufgrund des Wiederanlaufs der Weltwirtschaft gegenüber. Dabei wird nach Angaben von Kohl der Aufschwung der globalen Wirtschaft durch zwei Faktoren gebremst: Da die neue Seidenstraße von China nach Europa durch die Ukraine führt, kommt es seit Kriegsbeginn zu erhöhter Kapazitätsnachfrage in der Seefracht. Zudem verfolgt China immer noch eine „Zero Covid“-Strategie, was zu wiederholten Lockdowns von Flug- und Seehäfen führt. „Dies hat zur Folge, dass sich aktuell über 300 Containerschiffe vor den Häfen in China stauen, die entladen respektive beladen werden müssen. Diese Situation verschärft die Verspätungen sowie die Kapazitätsengpässe in der internationalen Supply Chain und hat extreme Auswirkungen auf die Transportkosten.“

Branche mit strukturellem Problem

Einerseits dürfte sich mancher westeuropäischer Spediteur zwar heimlich freuen, dass billige Konkurrenz ausfällt – andererseits geraten dadurch die Lieferketten ins Stottern. „Der Krieg in der Ukraine hat natürlich Auswirkungen auf

die Logistik- und Transportbranche, besonders auch durch die rasch ansteigenden Treibstoffpreise“, sagt der OGBL-Gewerkschaftssekretär Sveinn Graas. Firmen in der EU könnten auch nicht mehr so einfach neue ukrainische Fahrer rekrutieren, „um diese auszubilden“. Graas weist damit auf ein weiteres Problem hin, das die europäische Transportbranche plagt: scharfer Konkurrenzdruck und seit der EU-Erweiterung ein starkes Lohngefälle Richtung Osten. Unternehmen und Subunternehmen mit Fahrern aus Rumänien, Moldawien, Bulgarien und der Ukraine wickelten die vergangenen Jahre einen immer größeren Teil des europäischen Straßengüterverkehrs ab.

Nicht nur die Globalisierung und der verstärkte Güterhandel samt E-Commerce, auch die Just-In-Time-Produktion hat dafür gesorgt, dass der Verkehr in den letzten Jahren enorm gestiegen ist und die Lagerhaltung zum Teil auf der Autobahn stattfindet.

Politische Maßnahmen, das strukturelle Problem der Transportbranche zu entschärfen, gab es zwar, allerdings rütteln sie nicht am Kernproblem. Vielleicht auch deshalb, weil bislang die Güterversorgung stets funktionierte. Aber die Vergangenheit ist keine Garantie dafür, dass es auch in Zukunft funktioniert. So kritisiert denn auch Malik Zeniti, Geschäftsführer der Interessenvertretung Cluster4Logistics Luxembourg, dass im nationalen Mobilitätsplan 2035 das Wort „camion“ beispielsweise nur ein einziges Mal auftaucht. „Man sieht klar, dass der Güterverkehr bei der Priorität der Infrastrukturen augenscheinlich nur sehr am Rande gehandhabt wird“, sagt er.

● Bei einigen Transportunternehmen ist die finanzielle Belastungsgrenze erreicht.

Daniel Kohl, Geis Cargo International Luxembourg

