

# Politik Update


## Sehr geehrte BME-Community,

Deutschland ringt zur Mitte des Jahres 2026 weiter um wirtschaftliche Dynamik. Die Konjunktur zeigt erste Zeichen der Stabilisierung, doch von einem selbsttragenden Aufschwung kann keine Rede sein. Schwache Investitionen, verhaltene private Nachfrage, hohe Kosten, geopolitische Unsicherheiten und strukturelle Standortprobleme überlagern sich zu einem Belastungstest für Unternehmen, Lieferketten und Investitionsentscheidungen.

Gleichzeitig verschieben sich die politischen Rahmenbedingungen rasant. Die US-Handelspolitik bringt neue Zollrisiken in den transatlantischen Handel, während die EU ihre Industriepolitik stärker auf Wettbewerbsfähigkeit, Resilienz und strategische Autonomie ausrichtet. Damit rücken Fragen von Beschaffung, Versorgungssicherheit, Energieabhängigkeiten, Standortentscheidungen und industrieller Wertschöpfung noch stärker in den Mittelpunkt politischer Debatten.

Auch regulatorisch bleibt die Lage anspruchsvoll. CBAM wird vom Berichtsinstrument zum Kostenfaktor, die PPWR macht Verpackungen zur strategischen Beschaffungsaufgabe, die EUDR bleibt trotz Verschiebung operativ relevant, und die Omnibus-Pakete verändern Schwellenwerte und Berichtspflichten, ohne die Komplexität vollständig aufzulösen. Dieses Politik Update ordnet vor diesem Hintergrund die fragile konjunkturelle Lage, die handelspolitischen Risiken, die industriepolitische Neuausrichtung der EU sowie zentrale Regulierungsvorhaben mit unmittelbarer Relevanz für Einkauf, Supply Chain Management und Logistik ein.

# Deutschlands Wirtschaft im Wartestand: Stabilisierung ohne Aufbruch, Erholung ohne Kraft



Die deutsche Wirtschaft hat sich zu Jahresbeginn leicht stabilisiert, von einem selbsttragenden Aufschwung ist sie aber weiterhin weit entfernt. Nach zwei schwachen Jahren und einer längeren Phase wirtschaftlicher Stagnation legte das Bruttoinlandsprodukt im ersten Quartal 2026 gegenüber dem Vorquartal preis-, saison- und kalenderbereinigt um 0,3 Prozent zu. Im Vorjahresvergleich lag das BIP preisbereinigt um 0,5 Prozent höher. Das ist ein positives Signal, aber noch kein Befreiungsschlag.

Bei genauerem Blick zeigt sich, dass die Erholung auf schmäler Grundlage steht. Gestützt wurde die Entwicklung vor allem durch höhere Exporte und einen steigenden staatlichen Konsum. Die privaten Konsumausgaben lagen gegenüber dem Vorquartal dagegen nicht höher. Auch die Investitionstätigkeit bleibt ein Schwachpunkt: Die Bruttoanlageinvestitionen gingen zurück, sowohl bei Ausrüstungen als auch im Bau. Das Verarbeitende Gewerbe konnte zwar zulegen, die industrielle Erholung bleibt jedoch uneinheitlich. Während einzelne Bereiche wie der Fahrzeugbau positive Impulse lieferten, schwächelten unter anderem der Maschinenbau und die Herstellung von Metallerzeugnissen. Damit bleibt die konjunkturelle Lage widersprüchlich: Die Wirtschaft wächst wieder leicht, aber zentrale Treiber eines robusten Aufschwungs – private Nachfrage, Investitionen und eine breit getragene industrielle Dynamik – bleiben zu schwach.


Auch der Ausblick bleibt vorsichtig. Die Bundesregierung erwartet in ihrer Frühjahrsprojektion für das Gesamtjahr 2026 lediglich ein reales Wachstum von 0,5 Prozent. Für 2027 wird ein Plus von 0,9 Prozent prognostiziert. Zugleich rechnet die Bundesregierung mit einer Inflationsrate von 2,7 Prozent im Jahr 2026 und 2,8 Prozent im Jahr 2027.

Die aktuelle Teuerung hat sich gegenüber den Krisenjahren zwar deutlich abgeschwächt, bleibt aber für Unternehmen und Haushalte spürbar: Im Mai 2026 lag die Inflationsrate bei 2,6 Prozent, die Kerninflation bei 2,5 Prozent. Besonders relevant für Unternehmen bleiben Energiepreise, Finanzierungskosten, Lohnkosten, geopolitische Unsicherheiten und regulatorische Belastungen. Hinzu kommt: Die Deutsche Bundesbank erwartet für das zweite Quartal eher eine Stagnation der Wirtschaftsleistung, weil höhere Energiepreise, Kaufkraftverluste und Lieferengpässe die weitere Erholung bremsen.

Auch der Arbeitsmarkt sendet gemischte Signale. Im Mai 2026 waren 2,95 Millionen Menschen arbeitslos gemeldet, die Arbeitslosenquote lag bei 6,3 Prozent. Zwar sank die Arbeitslosigkeit gegenüber April, eine echte Trendwende ist daraus aber nicht abzuleiten. Die Frühjahrsbelegung bleibt schwach, und die Arbeitslosigkeit liegt weiterhin über dem Vorjahresniveau. Für Unternehmen entsteht damit eine paradoxe Lage: Die konjunkturelle Schwäche dämpft die Einstellungsbereitschaft, gleichzeitig bleibt der Fachkräftebedarf in vielen qualifizierten Bereichen bestehen.

Für Einkauf und Supply Chain Management bedeutet diese Gemengelage: Kostenmanagement bleibt zentral, reicht allein aber nicht mehr aus. Beschaffung muss stärker als Frühwarnsystem wirken. Lieferantenrisiken, Finanzierungslage, Standortverlagerungen, Energieabhängigkeiten, Personalengpässe und regulatorische Belastungen müssen systematisch beobachtet werden. Der Einkauf wird damit noch stärker zu einer strategischen Funktion, die nicht nur Versorgung sichert, sondern wirtschaftliche Resilienz organisiert. Das BME-Frühjahrsbarometer unterstreicht diese Entwicklung: Unternehmen stehen nicht vor einem einzelnen Belastungsfaktor, sondern vor einer Gleichzeitigkeit aus Kostendruck, regulatorischer Komplexität, geopolitischer Unsicherheit und schwacher Investitionsdynamik.

# CBAM: Vom Berichtsinstrument zum Kostenfaktor



Die USA bleiben für Deutschland und Europa einer der wichtigsten Wirtschafts- und Handelspartner. Zugleich ist die transatlantische Handelsordnung seit dem Amtsantritt der zweiten Trump-Administration deutlich fragiler geworden. Grundlage der aktuellen Lage ist der politische Zoll- und Handelsdeal vom 27. Juli 2025, der durch die gemeinsame Erklärung der EU und der USA vom 21. August 2025 konkretisiert wurde. Dieser Rahmen ist jedoch kein klassisches Freihandelsabkommen mit unmittelbarer Rechtswirkung, sondern muss auf EU-Seite durch entsprechende Rechtsakte umgesetzt werden.

Die EU hat die Umsetzung der zollbezogenen Elemente inzwischen weit vorangetrieben. Rat und Europäisches Parlament haben am 20. Mai 2026 eine vorläufige Einigung über zwei Verordnungen erzielt. Diese sehen unter anderem vor, verbleibende EU-Zölle auf US-Industriegüter abzubauen und bestimmten US-Agrar- und Fischereiprodukten einen erleichterten Marktzugang zu gewähren. Formell müssen die Texte jedoch noch endgültig angenommen und im Amtsblatt veröffentlicht werden, bevor sie in Kraft treten. Die EU ist damit politisch auf Umsetzungskurs, rechtlich aber noch nicht vollständig am Ziel.


Kern des politischen Verständnisses bleibt ein transatlantischer Zollrahmen, nach dem für viele EU-Ursprungswaren in den USA grundsätzlich der höhere Wert aus dem regulären US-MFN-Zollsatz oder einem Zollsatz von 15 Prozent gelten soll. Für Autos und Autoteile ist ebenfalls ein kombinierter Zollsatz von 15 Prozent vorgesehen. Für einzelne Produktgruppen gelten Ausnahmen oder Sonderregelungen, etwa bei Luftfahrtprodukten, bestimmten pharmazeutischen Produkten sowie weiterhin kritischen Bereichen wie Stahl, Aluminium und entsprechenden Derivaten. Für die europäische Industrie bleibt dies ambivalent: Ein berechenbarer Zollrahmen ist besser als eine offene Eskalation. Gleichzeitig bedeutet bereits ein 15-Prozent-Rahmen für viele exportorientierte Branchen eine erhebliche Belastung gegenüber der früheren handelspolitischen Normalität.

Die politische Lage bleibt entsprechend angespannt. US-Präsident Donald Trump hat der EU eine Frist bis zum 4. Juli 2026 gesetzt, um die vereinbarten handelspolitischen Schritte umzusetzen. Auch wenn die EU erkennbar bemüht ist, ihre Zusagen fristgerecht zu erfüllen, bleibt unklar, ob die USA den vereinbarten Zollrahmen dauerhaft und konsistent einhalten. Das Europäische Parlament hat deshalb zusätzliche Sicherungen in die EU-Umsetzung eingebaut. Dazu zählen Suspendierungsmöglichkeiten bei Verstößen der USA, ein regelmäßiges Monitoring sowie eine Befristung der Regelungen bis Ende 2029.

Für die deutsche Industrie, aber auch für Zulieferer, Logistikdienstleister und einkaufsintensive Wertschöpfungsketten, bleibt der transatlantische Handel damit ein erheblicher Unsicherheitsfaktor. Hinzu kommt, dass die USA auch über andere handelspolitische Instrumente zusätzlichen Druck auf Handelspartner ausüben können, etwa über Untersuchungen zu Zwangsarbeit, Überkapazitäten oder Fragen nationaler Sicherheit.

Für den Einkauf heißt das: Zollrisiken gehören wieder in die strategische Beschaffungsplanung. Unternehmen sollten prüfen, welche Warengruppen direkt oder indirekt vom US-Markt abhängen, welche Lieferanten transatlantische Vorleistungen nutzen und wo sich Änderungen bei Zollklassifizierung, Ursprungserklärungen, Incoterms, Preisgleitklauseln und Vertragsrisiken ergeben. Handelskonflikte sind damit nicht mehr nur ein Thema für Außenwirtschaftsabteilungen. Sie wirken unmittelbar auf Kosten, Lieferzeiten, Vertragsgestaltung, Lieferantenauswahl und Standortentscheidungen.

# EU-Industriepolitik: Wettbewerbsfähigkeit wird wieder zur politischen Leitwährung



Die Europäische Union richtet ihre Industriepolitik neu aus. Mit dem Clean Industrial Deal soll Dekarbonisierung stärker mit industrieller Wettbewerbsfähigkeit, bezahlbarer Energie, Versorgungssicherheit und strategischer Autonomie verbunden werden. Im Mittelpunkt stehen energieintensive Industrien wie Stahl, Metalle und Chemie sowie die Clean-Tech-Industrie. Adressiert werden sollen hohe Energiepreise, globaler Wettbewerbsdruck, komplexe Regulierung und Investitionshemmnisse.

Damit verschiebt sich die politische Logik des europäischen Green Deal. Klimapolitik bleibt ein zentrales Ziel, wird aber stärker an industrielle Wertschöpfung, Standortbedingungen und Resilienz rückgebunden. Zu den zentralen Bausteinen zählen Maßnahmen für günstigere Energie, neue Leitmärkte für klimafreundliche Produkte, Kreislaufwirtschaft, Finanzierung, schnellere Genehmigungen und ein stärker koordinierter Einsatz staatlicher Beihilfen. Die Kommission will über den Clean Industrial Deal mehr als 100 Milliarden Euro zur Unterstützung europäischer Clean-Manufacturing-Kapazitäten mobilisieren.

Besonders relevant für Einkauf und öffentliche Beschaffung ist der von der Kommission vorgelegte Industrial Accelerator Act (IAA). Er soll die Nachfrage nach CO<sub>2</sub>-armen und in Europa hergestellten Technologien und Produkten erhöhen. Vorgesehen sind unter anderem „Made in EU“- und Low-Carbon-Kriterien in öffentlicher Beschaffung und öffentlichen Förderprogrammen. Betroffen sind zunächst strategische Sektoren wie Stahl, Zement, Aluminium, Automobilindustrie und Netto-Null-Technologien; eine Ausweitung auf weitere energieintensive Branchen, etwa die Chemieindustrie, ist angelegt.

Der IAA ist allerdings noch kein geltendes Recht, sondern befindet sich im europäischen Gesetzgebungsverfahren. Zugleich ist der Vorschlag breiter angelegt als reine Beschaffungspolitik: Neben Leitmärkten und Vergabekriterien sieht er auch Industriebeschleunigungsgebiete, schnellere Genehmigungsverfahren und Vorgaben für bestimmte strategische Investitionen vor. Gerade deshalb ist er für Unternehmen bereits jetzt politisch relevant. Er zeigt, wohin sich europäische Industriepolitik entwickelt: Beschaffung wird zunehmend als industriepolitischer Hebel verstanden – nicht nur zur Kosteneffizienz, sondern auch zur Förderung klimafreundlicher Produktion, europäischer Wertschöpfung und widerstandsfähiger Lieferketten.

# CBAM: Vom Berichtsinstrument zum Kostenfaktor

Mit dem Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM), ist die EU in die verbindliche Umsetzungsphase ihrer Klimahandelspolitik eingetreten. Seit dem 1. Januar 2026 gilt das definitive CBAM-Regime.

Betroffen bleiben insbesondere Importe von Eisen und Stahl, Aluminium, Zement, Düngemitteln, Strom und Wasserstoff sowie bestimmte Vorprodukte. Importierende Unternehmen müssen prüfen, ob ihre Waren anhand der einschlägigen CN-Codes in den CBAM-Anwendungsbereich fallen. Neu besonders relevant ist die massenbasierte Freigrenze von 50 Tonnen CBAM-Waren pro Jahr. Sie entlastet vor allem kleine Importeure in den Bereichen Eisen und Stahl, Aluminium, Zement und Düngemittel. Für Strom und Wasserstoff gilt diese de-minimis-Ausnahme hingegen nicht.

Für größere und regelmäßig importierende Unternehmen wird CBAM damit deutlich anspruchsvoller. Unternehmen oberhalb der Schwelle benötigen grundsätzlich den Status eines zugelassenen CBAM-Anmelders. Sie müssen eingebettete Emissionen erfassen, Lieferantendaten validieren, Ursprungs- und Zollinformationen zusammenführen und künftig CBAM-Zertifikate für die relevanten Emissionen abgeben.

Wichtig ist: Für Importe des Jahres 2026 entsteht die wirtschaftliche CBAM-Relevanz bereits jetzt. Der tatsächliche Erwerb von CBAM-Zertifikaten beginnt jedoch erst ab Februar 2027; die erste jährliche CBAM-Erklärung und die Abgabe der entsprechenden Zertifikate für 2026 erfolgen ebenfalls 2027. Einen ersten Kostenindikator gibt es bereits: Für das erste Quartal 2026 hat die Europäische Kommission den CBAM-Zertifikatspreis auf 75,36 Euro je Tonne CO<sub>2</sub> festgelegt. Unternehmen sollten daher schon 2026 belastbare Emissions- und Lieferantendaten aufbauen, um spätere Kosten realistisch kalkulieren zu können.

Das Omnibus-I-Paket hat CBAM zwar vereinfacht. Nach Einschätzung der Kommission werden durch die 50-Tonnen-Schwelle rund 182.000 Importeure, vor allem KMU und Einzelpersonen, entlastet; zugleich sollen weiterhin mehr als 99 Prozent der erfassten Emissionen im System verbleiben. Für Unternehmen oberhalb der Schwelle bleibt CBAM ein anspruchsvolles Steuerungs- und Kosteninstrument.

Entscheidend ist nicht mehr allein die zollrechtliche Einordnung, sondern das Zusammenspiel von Warengruppen, CN-Codes, Lieferanteninformationen, Emissionsdaten, Vertragsgestaltung und Kostenkalkulation. Besonders relevant wird, ob Lieferanten belastbare tatsächliche Emissionsdaten bereitstellen können oder ob Unternehmen auf Standardwerte zurückgreifen müssen.

[Vertiefendes Angebot des BME](#)

# PPWR: Verpackung wird zur strategischen Beschaffungsaufgabe

Die Packaging and Packaging Waste Regulation, kurz PPWR, ist in Kraft und gilt grundsätzlich ab dem 12. August 2026. Sie ersetzt die bisherige EU-Verpackungsrichtlinie durch unmittelbar geltendes EU-Recht und schafft damit einen stärker harmonisierten Rahmen für Verpackungen und Verpackungsabfälle in der EU. Erfasst werden grundsätzlich alle Verpackungen, unabhängig von Material, Herkunft und Verwendungsstufe.

Ziel der PPWR ist es, Verpackungsabfälle zu reduzieren, den Einsatz primärer Rohstoffe zu senken und Verpackungen stärker in Richtung Kreislauffähigkeit auszurichten. Im Mittelpunkt stehen Recyclingfähigkeit, Rezyklateinsatz bei Kunststoffverpackungen, Wiederverwendung, Verpackungsminimierung, Kennzeichnung sowie Beschränkungen für bestimmte Stoffe. Besonders relevant sind die Vorgaben zu PFAS in Lebensmittelkontaktverpackungen, die Anforderungen an recyclinggerechtes Design sowie künftige Pflichten zur harmonisierten Kennzeichnung.

Für Unternehmen beginnt nun die operative Umsetzungsphase. Die Kommission hat im März 2026 Leitlinien und FAQ veröffentlicht; weitere Durchführungs- und delegierte Rechtsakte werden noch folgen. Dazu gehören unter anderem Vorgaben zur Verpackungskennzeichnung, zur Berechnung und Überprüfung von Rezyklatanteilen, zu Nachhaltigkeitskriterien für Recyclingverfahren und zu Design-for-Recycling-Kriterien. Damit ist die PPWR zwar rechtlich gesetzt, aber in wichtigen Detailfragen noch in der Konkretisierung.

Für den Einkauf ist die PPWR deutlich mehr als ein Umweltthema. Verpackungen sind Teil von Produktspezifikationen, Ausschreibungen, Lieferantenverträgen, Logistikprozessen, Lagerung, Transport, Entsorgung und Kundenanforderungen. Besonders betroffen sind Warengruppen mit hohem Verpackungsanteil, Kunststoffverpackungen, Lebensmittelkontaktmaterialien, Transport- und E-Commerce-Verpackungen sowie Mehrweg- und Pooling-Systeme.

Unternehmen sollten spätestens jetzt ein belastbares Verpackungsinventar aufbauen: Welche Verpackungen werden eingesetzt? Welche Materialien und Kunststoffanteile sind enthalten? Welche Verpackungen sind recyclingfähig, wiederverwendbar oder künftig kennzeichnungspflichtig? Welche Daten müssen Lieferanten bereitstellen? Und wo entstehen neue Anforderungen an Rezyklatanteile, PFAS-Konformität, Leerraumreduzierung oder Design for Recycling?

Die PPWR verschiebt Verpackung von einer nachgelagerten Entsorgungsfrage zu einer strategischen Beschaffungs- und Stammdatenaufgabe. Wer erst 2026 mit der Datenerhebung beginnt, riskiert Lücken in Ausschreibungen, Produktdokumentation und Lieferantenqualifizierung. Wer Verpackung frühzeitig in Einkauf, Nachhaltigkeit, Logistik, Recht und IT verankert, kann die Umsetzung pragmatisch steuern und zugleich Kosten-, Compliance- und Reputationsrisiken begrenzen.

# Omnibus: Entlastung mit neuer Komplexität

Die Omnibus-Agenda der EU verändert die regulatorische Landschaft spürbar. Ziel ist es, Berichtspflichten zu reduzieren, Sorgfaltspflichten stärker zu fokussieren und Unternehmen im internationalen Wettbewerb zu entlasten. Für Einkauf und Supply Chain Management bedeutet das jedoch nicht automatisch weniger Aufwand, sondern vor allem neue Schwellenwerte, neue Zuständigkeiten und eine veränderte Compliance-Logik.

Besonders relevant bleibt Omnibus I mit Änderungen bei CSRD, CSDDD, EU-Taxonomie und CBAM. Die Nachhaltigkeitsberichterstattung nach CSRD soll künftig deutlich enger gefasst werden; unmittelbar berichtspflichtig wären vor allem Unternehmen mit mehr als 1.000 Beschäftigten und mehr als 450 Mio. Euro Nettoumsatz. Die CSDDD soll im Kern auf sehr große Unternehmen mit mehr als 5.000 Beschäftigten und mehr als 1,5 Mrd. Euro Umsatz konzentriert werden. Damit sinkt die Zahl unmittelbar verpflichteter Unternehmen erheblich.

Gleichzeitig verschwindet der Informationsdruck entlang der Lieferkette nicht. Große Unternehmen werden weiterhin Nachhaltigkeits-, Risiko- und Compliance-Daten von Lieferanten abfragen, um eigene Pflichten, Kundenanforderungen oder Finanzierungsanforderungen zu erfüllen. Auch formal nicht berichtspflichtige Unternehmen können daher praktisch betroffen bleiben.

Bei CBAM ist die Entlastung konkreter: Seit Beginn der definitiven Phase gilt eine massenbasierte Schwelle von 50 Tonnen CBAM-Waren pro Jahr. Unternehmen unterhalb dieser Schwelle werden deutlich entlastet. Für Importeure oberhalb der Schwelle bleiben CN-Code-Prüfung, Emissionsdaten, Zollprozesse und interne Zuständigkeiten weiterhin zentrale Aufgaben.

Die politische Richtung stimmt, aber Entlastung entsteht erst, wenn Vereinfachungen tatsächlich in Audits, Lieferantenabfragen, Vertragsklauseln, Meldeportalen, ERP-Systemen und behördlichen Verfahren ankommen. Unternehmen sollten ihre Betroffenheit neu prüfen, bestehende Daten- und Risikoprozesse aber nicht vorschnell zurückbauen. Entscheidend ist eine klare Trennung zwischen gesetzlichen Pflichten, Kundenanforderungen und freiwilliger strategischer Berichterstattung.

# EUDR: Vershoben und vereinfacht, aber nicht erledigt

Die EU-Entwaldungsverordnung (EUDR) bleibt eines der anspruchsvollsten Lieferkettenvorhaben der kommenden Jahre. Ihr Grundansatz gilt unverändert: Relevante Rohstoffe und Erzeugnisse, also insbesondere Rind, Kakao, Kaffee, Ölpalme, Kautschuk, Soja und Holz sowie bestimmte daraus hergestellte Produkte, dürfen nur dann auf dem EU-Markt in Verkehr gebracht, bereitgestellt oder aus der EU ausgeführt werden, wenn sie entwaldungsfrei sind, nach den einschlägigen Rechtsvorschriften des Erzeugerlandes hergestellt wurden und durch die erforderlichen Nachweise abgedeckt sind.

Nach der Ende 2025 beschlossenen Änderung gilt die EUDR für große und mittlere Marktteilnehmer sowie Händler nun ab dem 30. Dezember 2026. Für Kleinst- und Kleinunternehmen verschiebt sich die Anwendung grundsätzlich auf den 30. Juni 2027. Eine wichtige Ausnahme gilt jedoch für Kleinst- und Kleinunternehmen, die bereits unter die bisherige EU-Holzhandelsverordnung fallen: Für sie bleibt es bei der Anwendung ab dem 30. Dezember 2026.

Mit der Reform ist die Pflichtenarchitektur zugleich stärker nach Rollen in der Lieferkette differenziert worden. Die volle Sorgfaltspflicht liegt im Kern bei den vorgelagerten Marktteilnehmern, die ein relevantes Produkt erstmals auf den EU-Markt bringen oder aus der EU ausführen. Nachgelagerte Akteure werden demgegenüber entlastet: Sie müssen grundsätzlich bestimmte Lieferanten- und Käuferinformationen sowie Referenznummern dokumentieren und aufbewahren, aber keine vollständige Sorgfaltserklärung erneut abgeben, sofern die Ware bereits vorgelagert erfasst wurde. Größere nachgelagerte Unternehmen müssen sich im Informationssystem registrieren und bei konkreten Hinweisen auf eine mögliche Nichtkonformität die vorgelagerte Sorgfaltsprüfung verifizieren. Eine generelle Doppelprüfung entlang jeder Wertschöpfungsstufe ist damit jedoch nicht mehr angelegt.

Die Europäische Kommission hat am 4. Mai 2026 ein weiteres Umsetzungspaket veröffentlicht. Dazu gehören aktualisierte Leitlinien, eine fünfte FAQ-Fassung sowie ein Bericht zu Vereinfachungen und zur praktischen Umsetzung. Diese Dokumente präzisieren zahlreiche Auslegungs- und Anwendungsfragen, ersetzen aber nicht den Verordnungstext. Operativ relevant ist zudem das EUDR-Informationssystem: Es soll nach temporären Zugangsbeschränkungen im Juni 2026 wieder mit wesentlichen neuen Funktionen anlaufen, unter anderem für neue Rollen, vereinfachte Erklärungen und API-Anbindungen.

Besondere Aufmerksamkeit verdient der von der Kommission vorgelegte Entwurf eines delegierten Rechtsakts zur Anpassung des Produktscope. Vorgesehen sind unter anderem horizontale Klarstellungen und Ausnahmen für Muster, bestimmte Verpackungen, gebrauchte und Second-Hand-Produkte, Abfälle sowie Korrespondenz. Zudem sollen Rinderhäute und Rinderleder sowie bestimmte runderneuerte Reifen aus dem Anwendungsbereich herausgenommen werden. Gleichzeitig sollen einzelne nachgelagerte Produkte zusätzlich einbezogen werden, darunter löslicher Kaffee, bestimmte Palmöl-Derivate einschließlich palmölbasierter Seifen sowie gefrorene Rinderzungen. Solange diese Anpassungen jedoch nicht endgültig in Kraft sind, sollten Unternehmen ihre Betroffenheit nicht vorschnell verneinen, sondern den geltenden Annex-I-Status und die weitere Rechtsentwicklung parallel im Blick behalten.

Die EUDR ist politisch entschärft, aber rechtlich und operativ keineswegs erledigt. Unternehmen sollten jetzt ihre Warengruppen systematisch prüfen, CN- und HS-Codes abgleichen, Rollen in der Lieferkette bestimmen, Lieferantinformationen und Geodatenanforderungen frühzeitig klären sowie Zuständigkeiten zwischen Einkauf, Nachhaltigkeit, Zoll, Recht und IT festlegen. Ebenso wichtig sind belastbare Prozesse für Referenznummern, Dokumentation, Stammdatenpflege und ERP-Anbindung. Die zusätzliche Zeit bis Ende 2026 ist kein Anlass zum Abwarten, sondern ein Umsetzungsfenster.

[Vertiefendes Angebot des BME](#)

## FAZIT

Die politische und wirtschaftliche Lage zur Mitte des Jahres 2026 ist durch eine eigentümliche Gleichzeitigkeit geprägt. Konjunkturell zeigen sich erste Stabilisierungssignale, aber kein belastbarer Aufbruch. Handelspolitisch bleibt der transatlantische Raum zentral, aber deutlich unsicherer. Industriepolitisch rückt Wettbewerbsfähigkeit wieder stärker in den Mittelpunkt, ohne dass Dekarbonisierung und Nachhaltigkeit verschwinden. Regulatorisch versucht die EU, ihr eigenes Normengefüge zu sortieren, schafft dabei aber nicht automatisch weniger Komplexität.

Für Einkauf, Supply Chain Management und Logistik ist das keine Randnotiz, sondern Kern der eigenen strategischen Aufgabe. CBAM verändert Importkosten und Datenanforderungen. Die PPWR macht Verpackungen zu einem europäischen Compliance und Beschaffungsthema. Die Omnibus Pakete verschieben Fristen, Schwellenwerte und Pflichten. Die EUDR bleibt trotz Vereinfachung ein erheblicher Eingriff in Lieferkettenprozesse.

Der BME wird diese Entwicklungen weiter eng begleiten, denn Wettbewerbsfähigkeit entscheidet sich nicht allein in Ministerien, Parlamenten oder Vorstandsetagen. Sie entscheidet sich auch dort, wo Lieferketten gestaltet, Risiken bewertet, Verträge verhandelt und Datenprozesse umgesetzt werden. Genau dort liegt die Stärke der BME-Community.

**BEI FRAGEN WENDEN SIE SICH  
GERNE AN MICH!**

**ALEXANDER  
GRIMM**

Politischer Referent

[alexander.grimm@bme.de](mailto:alexander.grimm@bme.de)

