

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
17/1631**

A41



Stellungnahme

des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. (VVWL) anlässlich der Anhörung der Enquete-Kommission II „Brexit: Auswirkungen auf Nordrhein-Westfalen“, Drucksache 17/3792 am 25. Juni 2019, zum Thema „Wirtschaftliche Auswirkungen des Brexit auf NRW: Wirtschaftsbeziehungen, Standortfaktoren und Branchen.“

A. Grundsätzliche Anmerkungen

1. Nordrhein-Westfalen hat sich zum führenden Verkehrs- und Logistikstandort in Deutschland entwickelt. Mit rd. 712.000 Beschäftigten mit Logistikaufgaben in der Kernbranche sowie in Industrie und Handel ist der logistische Wertschöpfungsbereich inzwischen der zweitgrößte in NRW. Die Landesregierung hat wie ihre Vorgängerregierungen die großen Potentiale und Chancen von Verkehr und Logistik für NRW erkannt.
2. Vor diesem Hintergrund ist NRW bereits heute ein allgemeiner und maritimer Logistikstandort von europäischem Rang. Neben den engen Verflechtungen der Industrie und des Handels in NRW zu Großbritannien ist dies der wesentliche Grund für die regen Güterverkehrsbeziehungen zwischen Großbritannien und NRW bzw. Deutschland via NRW.
3. Wie schon in den Monaten zuvor ist die allgemeinpolitische Situation hinsichtlich Zeitpunkt und Art des Austritts Großbritanniens aus der EU weiter ungewiss. Um eine Einschätzung der Folgen vornehmen zu können, sind aber konkrete und belastbare Annahmen zu den für die Logistikwirtschaft dann relevanten gesetzlichen und ordnungspolitischen wie außenhandelspolitischen Rahmenbedingungen von essentieller Bedeutung. Nur auf dieser Basis sind fundierte Aussagen zu den Folgen des Brexit für Wirtschaft und Logistikwirtschaft in NRW möglich. Aus heutiger Sicht ist daher eine plausible Argumentations- und Folgenabschätzungskette nur unter Annahme eines gesamtpolitischen Rahmen-Szenarios möglich. Angesichts der aktuellen Situation und politischen Entwicklungen geht der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. (im Folgenden: VVWL) **für die nachfolgende Stellungnahme von einem „No-Deal-Brexit“ ohne eine Zollunion per 31.10.2019 aus.** Angenommen wird **ferner**, dass das schon mehrfach im britischen Unterhaus gescheiterte **Austrittsabkommen zwischen der EU und Großbritannien bis zum 31.10.2019 nicht in Kraft tritt und** es auf absehbare Zeit noch **nicht** zu einem Abkommen im Sinne einer **Zollunion** EU / Großbritannien kommt.

B. Antworten zum Fragen- und Themenfelder-Katalog

Zu Themenkatalog A.: Wirtschaftsbeziehungen

Zu Frage 1 - 4:

(Welche Auswirkungen sind auf den Warenhandel (Export und Import) in NRW zu erwarten? Welche Trends zeichnen sich bei Direktinvestitionen ab? (1.) / Welche Folgen könnte die Erhebung von Zöllen auf die NRW-Wirtschaft haben? (2.) / Welche Folgen hat der Verlust gemeinsamer Ursprungsregeln und Standards? (3.) / In welcher Weise wären die Produktionsketten betroffen und welche Folgen hätte dies auf NRW insgesamt? (4.))

Zu Frage 1-2, 4:

Wir erlauben uns als Vertreter der Logistikwirtschaft und somit Dienstleister und Partner der produzierenden und handelnden Wirtschaft, die Fragen 1. bis 4. zusammen zu beantworten. Die zur Anhörung geladenen Institutionen der produzierenden und handelnden Wirtschaft können hierzu sicher noch detailliertere und zugleich umfassendere Bewertungen liefern.

Großbritannien ist das fünftwichtigste Exportland Deutschlands (Außenhandelsvolumen 82 Mrd. €; Quelle: Destatis und Statista). Großbritannien ist nach Zahlen des Statistischen Landesamtes aus 2017 das drittwichtigste Ausfuhrland für Waren aus NRW. Schon in 2018 gingen die Exporte nach Großbritannien allerdings zurück. (10,4 Milliarden Euro = minus 6,3 Prozent gegenüber 2017). Die größten Exporteure sind der Fahrzeugbau und die Kfz-Zulieferer, die Chemiebranche sowie Metall- und Maschinenbau.

Gemäß einer im Januar 2019 veröffentlichten Umfrage des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) für das NRW-Wirtschaftsministerium wären gut drei Viertel der Unternehmen in Nordrhein-Westfalen nach eigener Einschätzung vom Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union betroffen. 77 Prozent der befragten Unternehmen gaben an, dass der Brexit für sie relevant sei (Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Digitalisierung und Energie des Landes NRW).

Im Falle des Brexit gemäß des unterstellten Szenarios unter A. (s. S. 1, oben) ist zu erwarten, dass das Exportvolumen konjunkturunabhängig weiter zurückgeht. Die dann fälligen Zölle und die Kostensteigerungen bei Transaktionen wie dem Transport (s. u.) verteuern Waren aus NRW/Deutschland. Ob eine umfängliche Kostenweitergabe an britische Kunden nennenswert möglich ist, bleibt abzuwarten.

Ein relevanter Teil der Exporte nach Großbritannien sind regelmäßige Verkehre von Vor- oder Halbfertigprodukten bzw. Komponenten, die in Großbritannien endmontiert oder veredelt und dann als Endprodukt nicht zuletzt auf den bisherigen inner-EU-Markt zurückfließen. Derartige Wertschöpfungsketten dürften sich nach dem Brexit wegen der dann deutlich höheren Transaktionskosten auf Grund von Zöllen, zusätzlichen Aufwendungen im dann Drittlandshandel etc. hinsichtlich des bisherigen Teils Deutschland-Großbritannien deutlich verteuern und somit durch die beteiligte Wirtschaft auf den Prüfstand gestellt werden. Tendenziell wird mit einem Rückgang derartiger Wertschöpfungsketten zu rechnen sein. Langfristig ist dies u.a. dadurch bedingt, dass britische Standorte unattraktiver sowie in der Folge reduziert oder ganz aufgegeben werden, sofern der Absatzmarkt für die Endprodukte zu einem nennenswerten Umfang die EU 27 ist.

Aus deutscher Sicht Importe im Zuge derartiger Wertschöpfungsketten dürften ebenfalls mittelfristig zurückgehen. Insgesamt verteuern sich unter sonst gleichen Bedingungen (Wechselkurs?) sämtliche britische Produkte für den EU-Binnenmarkt. Auch dies dürfte nicht absatzfördernd wirken. Nicht abgeschätzt werden kann an dieser Stelle, ob es durch evtl. sinkende Pfund-Wechselkurse hier aus Sicht Großbritanniens zu einer Kompensation dieser Negativ-Effekte kommt.

Insgesamt würde dies Industrie, Handel und Logistik in NRW ebenfalls negativ betreffen. Bisherige Wertschöpfungsketten mit Beteiligung von NRW-Standorten etwa im bedeutenden Automotive-Bereich würden deutlich reduziert bzw. gänzlich entfallen. Ob es dann den NRW-Standorten gelingt, in die dann alternativen Wertschöpfungsketten eingebunden zu werden, bleibt zu hoffen. Auch ist es denkbar, dass es mittel- bis langfristig zu der einen oder anderen Standortverlagerung von Großbritannien nach NRW/Deutschland kommt.

Hinsichtlich der wirtschaftlichen Folgenabschätzung sei an dieser Stelle auf eine Untersuchung / Modellrechnung der Bertelsmann-Stiftung aus März 2019 zitiert. Dort werden als Folge des Brexit Einkommensverluste von jährlich 57 Mrd. € für Großbritannien und von rd. 10 Mrd. € jährlich für Deutschland (Ca. 2 Mrd. € jährlich für NRW) erwartet. Bezirke in NRW sind nach dieser Untersuchung im bundesweiten Vergleich besonders betroffen.

Seitens der Wirtschaft werden laut der IW-Untersuchung im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Industrie, Digitalisierung und Energie Landes NRW (MWIDE NRW) aus Januar 2019 die Problembereiche Zollabgaben und -verfahren und Grenzkontrollen sowie Wechselkurseffekte als besonders wichtig eingeschätzt. Die zusätzlichen Zollabgaben wirken produktvertuernd und damit wettbewerbserschwerend. Im Ergebnis verteuern sich die deutschen bzw. NRW-Produkte gegenüber anderen Konkurrenzprodukten auf dem großbritannischen Markt (s.o.).

Einschränkungen bei Datenverkehr und -schutz sowie dem Zugang zu Finanzierung und Technologie wurden von dem im Januar Befragten als weniger bedeutsam eingeschätzt. Hinzukommen zu erwartende längere Laufzeiten, Warenkontrollen und ein höherer administrativer Aufwand im Rahmen der Transport- und Logistikketten zwischen beiden Staaten mit im Ergebnis zu erwartenden höheren Logistikkosten (s. hierzu die Ausführungen zu Frage 5. weiter unten).

Zu Frage 3:

Im Folgenden wird zu dem Thema „Gemeinsame Ursprungsregeln“ Stellung genommen. Ab dem Austrittsdatum gilt GB im unterstellten Austrittsszenario komplett als Drittland. Für GB gelten dann die (EU-) Präferenzabkommen für EU-Mitglieder mit anderen Drittländern nicht mehr. Vorleistungen (Vormaterialien oder Verarbeitungsschritte) Großbritanniens gelten dann bei der Bestimmung des Präferenzursprungs von EU-Waren, die diese Vorleistungen erhalten, im Rahmen eines Präferenzhandelsabkommens als „ohne Ursprungseigenschaft“. Dadurch kann es je nach konkreter Zusammensetzung des betreffenden Produkts dazu kommen, dass EU-Endprodukte mit nennenswerten Anteilen an britischen Vorleistungen in ihrem Status als EU-Produkt gemäß Präferenzabkommen zu prüfen oder sogar gefährdet sind. Dies würde dann im Zuge des Brexit zu zusätzlichen Anreizen von Verlagerungen der Bezugsquellen oder sogar von Produktionen derartiger Vorprodukte in EU-Länder führen. Das verändert in diesen Fällen zumindest die Ausgangspunkte von Transportketten; damit zusammenhängende Volumen- oder wertschöpfungsbezogene Effekte können aus heutiger Sicht nicht abgeschätzt werden, aber durchaus relevant sein.

Umgekehrt gilt dann im Falle britischer Endprodukte mit EU-Vorleistungskomponenten sowieso nicht mehr die Eigenschaft „EU-Produkt“ – auch im Falle eines Exports in die EU. Großbritannien müsste für diese Produkte dann Präferenzabkommen mit jedem anderen

Drittland verhandeln. Inwiefern dort dann ein britisches Produkt trotz EU-Vorleistungen als "britisch" anerkannt wird, ist dann Sache der Verhandlungen zwischen diesen Drittländern. Dass es in diesen Fällen mittelfristig zu Produktionsverlagerungen der Endfertigungen in die EU kommt, ist eine nicht unwahrscheinliche Variante (s. auch Antwort zu Fragen 1 – 4, oben).

Der VVWL als Branchenverband nimmt nicht Stellung zu den möglichen Folgen des Verlustes gemeinsamer Standards und verweist auf andere diesbezügliche Stellungnahmen im Rahmen der Anhörung.

Zu Frage 5

(In welcher Weise wäre die Transport- und Logistikbranche betroffen und welche Folgen hätte dies auf NRW insgesamt?):

Die NRW-Transport- und Logistikbranche ist vom unterstellten Brexit gemäß Szenario unter Abschnitt A. dieser Stellungnahme spürbar betroffen, in Teilbereichen sogar recht deutlich. Dies gilt schon allein auf Grund der in der Antwort zu den Fragen 1. – 4. gegebenen Einschätzung zu den wirtschaftlichen Folgen (s.o.).

Im unterstellten No-Deal-Brexit sieht sich die Transport-, Speditions- und Logistikwirtschaft großen Herausforderungen gegenüber, um die Lieferketten für ihre Kunden aus Industrie und Handel im Verkehr von und mit GB aufrechtzuerhalten und weiterhin zuverlässig zu organisieren.

Zoll und Außenwirtschaftsrecht und logistische Implikationen

1. Der Handel EU / GB wird wieder nach den WTO-Regeln erfolgen müssen. Für Exporte und Importe von / nach Großbritannien sind Grenzkontrollen und Warengestellungen, Drittlands-Zölle sowie unterschiedliche Normen und Standards die Folge. Dies führt zu längeren Abläufen, höherem administrativem Aufwand und höheren Kosten. Das Bundesministerium für Finanzen rechnet in einem internen Papier allein bei den Einfuhren aus Großbritannien mit 2,7 Mio. zusätzlichen Zollanmeldungen pro Jahr. Der DIHK geht unter Berücksichtigung der Exporte nach Großbritannien sogar von 15 Mio. Zollanmeldungen für deutsche Firmen aus und beziffert die damit verbundenen Kosten auf 200 Mio. € jährlich.
2. Für Warentransporte aus GB nach EU sind - da ab Brexit eine zollrechtliche Einfuhr - wieder summarische Zollanmeldungen und elektronische Ausfuhranmeldungen zur Überführung in den freien Verkehr in der EU erforderlich. Liegt zum Zeitpunkt des Brexit kein Abkommen über die gegenseitige Anerkennung der Sicherheitsprogramme vor, müssen sämtliche dieser Meldungen vor Eintreffen/Versenden der Waren in die / aus der EU elektronisch abgegeben werden. Insgesamt setzt dies bei den Handelnden eine zertifizierte Software und fundierte Kenntnisse über das Zoll- und Außenwirtschaftsrecht voraus. Hier entsteht grundsätzlich ein Bedarf an zusätzlichen Ressourcen.
3. Durch den Brexit endet für GB automatisch das Unionsversandverfahren, das für den zollrechtlichen Versand zwischen den EU-Mitgliedstaaten verwendet wird. Bei Vollzug der vorgesehenen Beitrittserklärung zum Gemeinsamen Versandverfahren (gVV) im Zeitpunkt des Ausscheidens aus der EU – das Verfahren ermöglicht zollfreie Warenbeförderung zwischen den EU-Staaten, den EFTA-Staaten, der Türkei etc. und hat im Wesentlichen die gleichen Vorschriften wie das Unionsversandverfahren –

können Waren nach wie vor im elektronischen Versandverfahren NCTS transportiert und die Vereinfachungen „Zugelassener Versender bzw. Empfänger“ genutzt werden. An der Grenzzollstelle zu GB wird dann lediglich die im Versandbegleitdokument enthaltene Versandbezugsnummer (MRN) gescannt und im elektronischen Verfahren NCTS registriert. Der Informationsaustausch zwischen Wirtschaftsbeteiligten und Zollbehörden in Deutschland erfolgt grundsätzlich elektronisch, für die dann auch für GB-Verkehr anfallende Nutzung des hierfür bestehenden Systems ATLAS bedarf es dann unter anderem einer zertifizierten Software.

Sollte eine Nutzung des gVV nach dem Austritt möglich sein, so setzt dies auch eine ausreichende Zahl von Binnenzollämtern in GB voraus, in denen das gVV dann auch abgeschlossen werden kann (dient auch steuerlich relevant als ein Nachweis des tatsächlichen Verlassens des EU-Gebiets). Bisher gibt es viele Hinweise, dass es außerhalb von Häfen und Flughäfen in GB noch zu wenige derartige Einrichtungen gibt. Gleiches soll auch für die Verbreitung des Status „Zugelassener Versender bzw. Empfänger“ gelten. Ein Fortbestand dieser Situation würde Abläufe erschweren.

4. Von den GB-Zollbehörden erteilte zollrechtliche Vereinfachungen wie Bewilligungen des Status „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“ (AEO) sind im Zollgebiet der EU ab Brexit dann nicht mehr gültig. Hier wären baldmöglichst seitens GB entsprechende Abkommen, nicht zuletzt mit der EU, zu verhandeln.
5. Wirtschaftsbeteiligte benötigen für die elektronische Kommunikation mit den Zollbehörden zur Identifizierung eine von den zuständigen Behörden sog. EORI-Nummern (Economic Operations Registration and Identification Number). Unternehmen, die im GB-Handel bislang nicht mit dem Zoll in Verbindung gekommen sind, müssen diese beantragen. Es ist davon auszugehen, dass EORI-Nummern, die von GB bislang ausgegeben wurden, nicht mehr anerkannt werden.
6. Im Fall eines „harten Brexit“ sollen laut GB (Verkündung am 04.02.2019) für Importe nach GB vereinfachte Verfahren mit unvollständigen Zollanmeldungen für ein Jahr gelten. In diesem Fall ist sicher zu stellen, dass es dann tatsächlich zu einem Abschluss des jeweiligen EU-Ausfuhr- und Zollverfahrens für den Transporteur kommt.
7. In der EU ist das Umsatzsteuerrecht zwar nicht vollständig harmonisiert, aber durch die europäische Mehrwertsteuersystemrichtlinie weitgehend vereinheitlicht, so dass in allen EU-Staaten vergleichbare Steuerregime existieren. Im unterstellten Falle eines Brexit ohne Austrittsabkommen gilt GB als Drittlandsgebiet. Dies hat nicht nur erhebliche Konsequenzen für Liefergeschäfte, sondern auch für die Umsatzbesteuerung von Transport- und Logistikdienstleistungen.

Effekte durch den verkehrspolitischen Ordnungsrahmen / Genehmigungen und Lizenzen / Logistikmarkteffekte

- Verkehrspolitik, Ordnungsrahmen, Genehmigungen, Lizenzen

Der Straßengüterverkehr hat den höchsten Anteil aller Verkehre zwischen der EU und GB. 17.000 Lkw passieren tagtäglich die Strecke Calais – Dover in beiden Richtungen, für die die Folgen des Brexit spürbar werden. Im Fall eines No Deal-Brexit und ohne neue vertragliche Regelung würden viele europäische Bestimmungen, die bei der Organisation von Verkehren nach und von dem Vereinigten Königreich zu beachten sind, ihre Gültigkeit verlieren.

Für den Straßengüterverkehr mit GB sind heute insbesondere die Berufszugangsverordnung VO (EG) Nr. 1071/2009 und die Marktzugangsverordnung VO (EG) Nr. 1072/2009 maßgebend. Grenzüberschreitende Beförderungen mit GB und Kabotage Transporte unterliegen danach der **EU-Lizenzpflicht**. Beide Verordnungen sind insofern im britischen Recht verankert.

Werden diese Verordnungen durch den Brexit außer Kraft gesetzt, müssten sich **GB und die EU auf eine neue Regelung einigen**. Anstelle der nicht kontingentierten EU-Lizenz müssten EU-Unternehmen im Verkehr mit GB **zukünftig auf bilaterale Genehmigungen wie im Verkehr mit Drittstaaten** zurückgreifen, die dann zwischen der EU bzw. den einzelnen EU-Mitgliedstaaten und dem Vereinigtem Königreich auszuhandeln wären.

Im Fall eines No Deal-Brexit haben sich die EU und GB zwischenzeitlich auf eine bis zum 31. Dezember 2019 **befristete Notfallregelung** zur Sicherstellung des Straßengüterverkehrs zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU verständigt. Mit der Verordnung (EU) 2019/501 vom 25. März 2019 wird der Wegfall der EU-Lizenz in Bezug auf Großbritannien und Nordirland nach einem ungeregelten Austritt kompensiert, indem sie unter Maßgabe der Reziprozität der entsprechenden Regeln in GB den dortigen Güterkraftverkehrsunternehmen Zugang zum EU-Markt gewährt. Sie findet ab dem Tag nach dem Austritt von GB ohne Austrittsabkommen (derzeit: 31. Oktober 2019) Anwendung. In der Praxis bedeutet dies, dass sich bei Beförderungen zwischen GB und der EU bis zum 31. Dezember 2019 kaum Veränderungen zum Ist-Zustand ergeben und die EU-Lizenz von den GB-Kontrollbehörden als Marktzugangsgenehmigung weiterhin anerkannt wird. Unter Beförderungen sind dabei Fahrten zu verstehen, deren Abgangsort und Bestimmungsort auf dem Territorium der 27 EU-Staaten und GB liegen, mit oder ohne Transitverkehre durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittstaaten.

Bis zum Ablauf der befristeten Notfallregelung zur Sicherstellung des Straßengüterverkehrs sind daher für den angenommenen Fall des „harten Brexit“ zwischen der EU bzw. den einzelnen EU-Mitgliedstaaten und GB auszuhandeln.

Darüber hinaus können Beförderungen zwischen GB und den EU-Staaten auch auf der Basis der vom Ministerrat der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) erteilten multilateralen Kontingente für den internationalen Straßengüterverkehr durchgeführt werden. Das zur Verfügung stehende multilaterale CEMT-Kontingent kann aber auch bei seiner Reform / mengenbezogenen Ausdehnung nur eine sehr begrenzte Zahl an Genehmigungen zur Verfügung stellen.

Statistiken aus GB zufolge wurden im Jahr 2017 knapp 130.000 deutsche Lkw (leer und beladen) erfasst, die über Kanaltunnel oder Fähren GB verlassen haben. Unter der Annahme, dass mit einer CEMT-Jahresgenehmigung pro Woche durchschnittlich 1,5 Fahrten mit GB abgewickelt werden könnten, käme man bei einer ausschließlichen Verwendung des Kontingents für diese Verkehre schätzungsweise auf 150.000 Fahrten. Bei der Einrichtung eines *bilateralen Kontingents an Fahrtgenehmigungen* für deutsche Unternehmer mit GB müsste man also schon von einer Größenordnung ansatzweise zwischen 130.000 und 160.000 *Genehmigungen* ausgehen (Abschätzungen des Bundesverbandes Spedition und Logistik – DSLV). Näheres wäre dann Gegenstand der bilateralen Verhandlungen.

Im Rahmen der o.e. Notfallregelung bis Ende 2019 können ab Austrittsdatum (damals wurde Ende / März April unterstellt) in den ersten vier Monaten nach einem No-Deal-Brexit von GB-Unternehmen in der EU zwei Kabotagebeförderungen innerhalb von sieben Tagen durchgeführt werden, in den drei nachfolgenden Monaten nur noch eine Kabotagebeförderung innerhalb von sieben Tagen. Danach ist bis zum Jahresende 2019 die Durchführung von Kabotage Transporten gänzlich untersagt. Einer reziproken Regelung der

britischen Regierung, wonach auch EU-Unternehmen bis zum 31. Dezember 2019 mit der EU-Lizenz Verkehre mit GB durchführen können, wurde am 21. März 2019 im britischen Unterhaus ebenfalls zugestimmt (den sogenannten Statutory Instruments 2019 No. 708 vom 25. März 2019). Durch die Verschiebung des Austrittsdatums bis 31.10.2019 haben sich viele dieser Fristen bereits faktisch überholt.

- **Luftfracht**

Der unregelmäßige Austritt von UK hat auch erhebliche Auswirkungen auf die „sichere Lieferkette“ im Luftfrachtverkehr. Mittlerweile wurde aber zwischen EU und GB eine Einigung erzielt, die in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/413 der Kommission niedergelegt wurde. Demnach gilt ab Tag des Austritts One-Stop Security mit GB, sodass für Flughäfen in UK und der EU keine zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen ergriffen werden müssen. Zudem werden die von GB ausgestellten ACC3/RA3/KC3 Zertifikate auf die übrigen 27 Mitgliedsstaaten verteilt bzw. übernommen, weshalb auch hier keine Verzögerungen aufgrund sicherheitsrelevanter Prüfverfahren zu erwarten sind.

Relevant sind für den Flugverkehr im Allgemeinen aber auch die künftigen Regelungen zur Erteilung von Flugrechten und Slots für dann Drittlands-Airlines aus Großbritannien sowie Fragen der Sicherheitszertifikate und der Ownership and Control. Bislang scheint es der erklärte Wille von EU-Kommission, britischer Regierung und Luftverkehrswirtschaft zu sein, alle geplanten Flüge zwischen Großbritannien und EU-Staaten auch nach dem Brexit-Datum ohne Unterbrechungen zu ermöglichen. Nicht zuletzt weil ein bilaterales Luftverkehrsabkommen mit dem Vereinigten Königreich noch verhandelt werden muss, stehen Übergangsfristen im Raum, die zum Teil jedoch noch ratifiziert werden müssen. Die vereinbarten Übergangsfristen beziehen sich auf unterschiedliche Bereiche: **1. Sicherheitszertifikate:** Um Flüge in die EU durchführen zu können, müssen britische Airlines für ihr Fluggerät bei der EASA neue Sicherheitszertifikate beantragen, das kann einige Monate dauern. **2. Ownership and Control:** Airlines, die in der EU registriert sein wollen, um den Open Sky der EU nutzen können, müssen sich mehrheitlich unter der Kontrolle von Eigentümern aus dem europäischen Wirtschaftsraum befinden. Für einige Unternehmen dürfte das eine Umstrukturierung von Eigentumsverhältnissen bedeuten, um die EU-Zulassung behalten zu können. Dafür gewährt die EU nach dem uns bekannten aktuellen Stand einen Übergangszeitraum von sieben Monaten nach dem Brexit. **3. Bilaterale Verkehrsrechte:** Bis zum Abschluss eines bilateralen Luftverkehrsabkommens zwischen der EU und Großbritannien, spätestens jedoch bis ein Jahr nach dem Brexit, soll nach bisherigem Vorschlag der Europäischen Kommission die erste bis vierte Freiheit für britische Airlines erhalten bleiben - wenn im Gegenzug auch Großbritannien diese Rechte für EU-Airlines einräumt.

- **Seeverkehr**

Insgesamt fallen für den Seeverkehr von / nach / über GB auf Grund des nach dem Brexit „Drittlandsstatus“ im nennenswerten Umfang zusätzliche Kontrollen (z.B. Zoll, Veterinärmedizin, Lebensmittelkontrolle) an. Dies gilt auch für direkte Fluss-See-Verkehre von / nach ab NRW. Der für NRW besonders wichtige Seehafen Rotterdam erwartet, dass durch den Brexit allein dort 10.500 Schiffe pro Jahr zusätzlich kontrolliert werden müssen, was dort nach eigenen Angaben Hunderte zusätzliche Mitarbeiter (Zoll, Veterinärmedizin, Lebensmittelkontrolle) erfordert. Zudem wurde in ein neues digitales Meldesystem investiert.

- **Fährverkehre / Eurotunnel / logistische Schnittstellen**

Durch die zusätzlichen Grenzkontrollen und Zollverfahren werden die Schnittstellen an den Verkehrsverbindungen per Eurotunnel oder Fährhäfen von / nach GB massiv betroffen.

Bereits heute passieren über 11.000 Lkw täglich ohne derartige Kontrollen und Aufenthalte das Nadelöhr Calais-Dover (2,6 Mio. pro Jahr; Eurotunnel: 1,7 Mio. Lkw pro Jahr). Führende Logistiker wie Kühne + Nagel erwarten pro Lkw 30-40 Minuten zusätzliche Aufenthalte durch zusätzliche Grenzkontrollen und Zollverfahren etwa am Kanaltunnel (Quelle: Handelsblatt Nr.12 v. 17.01.2019, S. 6). Im Hafen von Dover dauert die Lkw-Abfertigung derzeit zwei Minuten. Nur zwei Minuten mehr würden laut Betreiber des Hafens Staus von 27 Kilometern verursachen (Quelle: Manager-Magazin Online, 14.01.2019).

Seit ca. 1,5 Jahren erfolgen beiderseits des Kanals vielfache Investitionen in die Infrastruktur (neue Abfertigungsgebäude, neue Parkplätze, Verkehrsleitsysteme für ankommende Lkw, Straßenkapazitäten, Verkehrssteuerung an den Terminals mit Trennung von Lkw, die vollständige Dokumente mitführen von anderen, etc.). Gesetzt wird zudem auf eine verstärkt automatisierte Abfertigung und Sicherheitskontrolle. Trotz aller Bemühungen ist ab Austrittsdatum dennoch mit massiven Belastungen und Staus und damit Verlängerungen der Beförderungszeiten und bedeutende zusätzlichen Logistikkosten zu rechnen.

Fazit

Der unterstellte „harte Brexit“ gemäß Abschnitt A, führt für die Logistikwirtschaft im Rahmen der Beförderungsketten nach / von GB zu

- deutlich höheren administrativen Kosten auf Grund zusätzlicher Außenwirtschafts- und Zollverfahren;
- Zeit- und Produktivitätsverlusten auf Grund längerer Fahrtzeiten, der steigenden Transferzeiten in den Terminals und der zu erwartenden höheren administrativer Zeitbedarfe sowie
- dadurch bedingt zu zusätzlichen Kapazitätsbedarfen, auch im personellen Bereich, zur Erbringung der gleichen Leistung in Zeiten von Personalknappheit und Fachkräftemangel;
- zusätzlichen Kapazitätsbedarfen, die für die gesamte Kette und die Kunden der Logistikwirtschaft kostensteigernd wirken.

So werden etwa heute bestehende Versorgungskonzepte des britischen Lebensmittelhandels mit Frischwaren aus belgischen und niederländischen Standorten im Rahmen täglicher Belieferungskonzepte vor besonderen Herausforderungen stehen. Das gilt auch z.B. für die vielfältigen Versorgungsketten im Rahmen von Komponenten-Transporten zu und von britischen Automobil-Montagewerken.

Insgesamt kommt es durch den Brexit zu deutlich steigenden Logistikkosten in der betreffenden Relation. Die zu erwartenden negativen Konsequenzen für den bisherigen Handel NRW / Deutschland – Großbritannien (s. Ausführungen zu den Fragen 1. – 3.) wirken zusätzlich belastend und lassen den Verlust von Beschäftigungs- und Geschäftsvolumen erwarten. Insbesondere die negativen Auswirkungen auf das Handelsvolumen im Automotive- und Chemiesektor sowie im Lebensmittelbereich dürften die Logistikbranche treffen. Inwieweit die NRW-Logistikwirtschaft von evtl. alternativen Wertschöpfungsketten oder evtl. anderen Standortverlagerungen von Großbritannien nach NRW/Deutschland profitieren kann, wäre noch zu klären.

Zu Frage 6- 8

(Mit welchen Auswirkungen auf den Dienstleistungssektor ist zu rechnen? (6.) / Welche Branchen wären besonders betroffen und in welcher Dimension? (7.) / Mit welchen sekundären Effekten für NRW aus den Euregios und den Benelux-Staaten ist zu rechnen? (8.))

Der VVWL als Branchenverband der Logistikbranche nimmt zu diesen Fragen keine Stellung und verweist auf die Stellungnahme anderer Experten im Rahmen der vorliegenden Anhörung.

In Bezug auf den eigenen Sektor wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

Zu Themenkatalog B.: Welche Regionen wären in NRW besonders negativ vom Brexit betroffen, für welche Standorte eröffne sich Chancen (Unternehmensverlagerungen, Dependancen, Wirtschaftsjustizstandort?)

Der VVWL kann diese Frage leider nur für die Logistikbranche behandeln. Betroffen als Regionen sind in NRW insbesondere diejenigen mit nennenswerten Wirtschaftsbeziehungen zu Großbritannien. Die schon bei Beantwortung der Fragen 1-2,4 zitierte Studie der Bertelsmann-Stiftung aus März 2019 sieht die Regierungsbezirke Düsseldorf und Köln besonders negativ vom Brexit betroffen (Einkommensverluste 650 bzw. 558 Mio. € pro Jahr).

Im Zuge der Überlegungen von Firmen mit großem Marktbezug zu EU 27 an britischen Standorten, wegen des Ausscheidens aus der EU Standortverlagerungen vorzunehmen, dürfte NRW wegen seiner Standortgunst (Lage, großer „Heimmarkt“ und günstige Lage zu den anderen EU-Märkten, großer Industriestandort, hohe Logistikkompetenz und –Kapazität, etc.) eine interessante Standortalternative sein.

Durch den Brexit wird die Standortgunst von NRW in Bezug auf den Markt GB relativ zu anderen europäischen Standorten letztlich nicht geschwächt. Zu prüfen ist, inwiefern und in welcher Dimension es zu Verlagerungen von Transitzketten via NRW mit hiesigem Wertschöpfungsanteil z.B. aus China / Asien (via Seidenstraße) kommt. Im Rahmen von Transitverkehren aus / nach EU-Staaten oder aus / nach GUS-Staaten sind auch andere EU-Standorte von den negativen Folgen / Kosteneffekten des Brexit betroffen, so dass sich die relative Wettbewerbsposition zu derartigen Logistikstandorten nicht ändern dürfte.

Düsseldorf / Münster, den 17. Juni 2019



Dr. Christoph Kösters
Hauptgeschäftsführer
Verband Verkehrswirtschaft und Logistik
Nordrhein-Westfalen e.V. (VVWL)