

**Stellungnahme zur 8. Sitzung der Enquetekommission II (25. Juni 2019) „Brexit:
Auswirkungen auf Nordrhein-Westfalen“ zum Thema**

**„Wirtschaftliche Auswirkungen des Brexit auf NRW: Wirtschaftsbeziehungen,
Standortfaktoren und Branchen“**

Daniel Schade, PhD.
Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg

Zusammenfassung

- Die zu erwartenden regionalen wirtschaftlichen Konsequenzen des Brexit sind je nach Brexit-Modell unterschiedlich. Dabei werden diese zumeist negativ sein. Deren Ausmaß und die primär betroffenen Branchen unterscheiden sich jedoch je nach Brexit-Szenario deutlich. Bei einem „weichen“ EWR-Brexit wäre etwa primär die Lebensmittelindustrie betroffen, bei anderen Szenarien die meisten Wirtschaftszweige, wobei auch bereits bei anderen geordneten Brexit-Szenarien der freie Dienstleistungsverkehr besonders gefährdet wäre.
- Betrachtet man Studien zu den regionalen Folgen des Brexit, so lassen sich spezielle Aussagen zu den einzelnen Regierungsbezirken NRWs treffen. Wird ein Brexit-Risikoindex betrachtet, so ist zu erwarten, dass die Regierungsbezirke NRWs größere negative wirtschaftliche Konsequenzen zu befürchten haben, als dies in vielen anderen Regionen Deutschlands der Fall ist. Auch im europäischen Vergleich gehört NRW zu den am meisten betroffenen Regionen. Am meisten betroffen wäre letztlich die Fertigungswirtschaft in allen Regierungsbezirken, wobei der zu erwartende Effekt in den Bezirken Detmold und Düsseldorf am größten wäre. In allen Regierungsbezirken müsste wiederum die Fertigungswirtschaft mit den größten negativen Konsequenzen rechnen.
- Eine andere Studie versucht die wirtschaftlichen Einbußen in einem „weichen“ und „harten“ Brexit-Szenario je nach Regierungsbezirk darzustellen. Laut dieser Studie ist zu erwarten, dass die negative relative Einkommensänderung sowohl bei einem weichen als auch bei einem harten Brexit in den Regierungsbezirken Düsseldorf und Münster am größten ausfallen würde. Aufgrund der Größe der jeweiligen regionalen Wirtschaft wären absolut gesehen jedoch Düsseldorf und Köln am meisten betroffen.
- Betrachtet man Erkenntnisse zu den branchenspezifischen Wirtschaftsfolgen des Brexit, so deutet der derzeitige Handel zwischen NRW und dem Vereinigten Königreich auf ein besonderes gesamtwirtschaftliches Risiko aufgrund von negativen Effekten im Bereich des Handels mit Automobilen und Automobilteilen, der chemischen und pharmazeutischen Industrie, sowie der Nahrungsmittelindustrie hin. Studien zu den branchenspezifischen Auswirkungen des Brexit deuten auch darauf hin, dass diese Sektoren in NRW einem besonderen Brexit-Risiko ausgesetzt sind. Letztlich ist dies auch für den nur schwierig zu betrachtenden Dienstleistungshandel der Fall.
- Obwohl keine der betrachteten Studien direkte Rückschlüsse auf die sekundären wirtschaftlichen Effekte des Brexit aus der Benelux-Staaten zulässt, so werden die dort im Vergleich zu NRW größeren zu erwartenden Brexit-Folgen letztlich auch den gegenseitigen Handel negativ beeinflussen.

Vorbemerkungen

Diese Stellungnahme soll einen Überblick über den Wissensstand der zu erwartenden regionalen und branchenspezifischen Auswirkungen des Brexit liefern. Sie beruft sich dabei auf unterschiedliche wissenschaftliche Quellen, denen jeweils abweichende methodologische Ansätze zugrunde liegen. Insgesamt ist dabei festzuhalten, dass sowohl die Einzigartigkeit des Brexit-Prozesses und dessen unklarer weiterer Verlauf letztlich dazu führen, dass alle getroffenen Aussagen nur eine Tendenz darstellen können, jedoch nicht im Hinblick auf absolute Zahlen belastbar sind. Ein wichtiger Teil der hier getroffenen Aussagen beruht auf einer bereits zuvor veröffentlichten Überblicksstudie.¹ An vielen Stellen wurden jedoch neuere Quellen und Aussagen hinzugefügt.

Die Auswirkungen verschiedener Brexit-Szenarien

Aufgrund der Komplexität des Brexit-Prozesses lassen sich die zu erwartenden wirtschaftlichen Folgen auf NRW leider nicht detailliert für alle Brexit-Szenarien modellieren.² Jedoch bieten formale Unterschiede in den möglichen Modellen zu den zukünftigen Wirtschaftsbeziehungen zwischen den EU-27 und dem Vereinigten Königreich dennoch einige Anhaltspunkte für die zu erwartenden wirtschaftlichen Konsequenzen.

Die meisten bestehenden Studien—inklusive den von der britischen Regierung veröffentlichten Zahlen—gehen davon aus, dass verschiedene Brexit-Szenarien sich insgesamt negativ auf den bilateralen Handel und letztlich das Wirtschaftswachstum auswirken werden. Dabei wäre das Vereinigte Königreich jeweils stärker negativ betroffen als die EU-27. Insgesamt dürfte die Art der wirtschaftlichen Effekte des Brexit damit je nach Szenario ähnlich ausfallen, jedoch letztlich unterschiedlich stark ausgeprägte negative wirtschaftliche Folgen mit sich bringen.³

Sollte das Vereinigte Königreich dem derzeitigen Status Norwegens gleich Teil des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) bleiben, so wären die zu erwartenden negativen wirtschaftlichen Konsequenzen sowohl für das Vereinigte Königreich als auch für die EU, und somit auch für die nordrhein-westfälische Wirtschaft am geringsten. Dies ist darin begründet, dass eine weiterführende Mitgliedschaft des Vereinigten Königreichs im EWR eine weitestgehend vollständige Kontinuität in den Wirtschaftsbeziehungen ermöglichen würde. Gleichzeitig würde das Land jedoch nicht mehr an bestimmten EU-Politikfeldern wie etwa der Gemeinsamen Agrarpolitik teilnehmen, was zumindest für den Handel mit den davon betroffenen Produkten eine Veränderung bedeuten würde. Ungeachtet dessen könnte auch die Notwendigkeit erneuter Zollkontrollen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich den Handel in anderen Bereichen zumindest mittelfristig negativ beeinflussen. Auch eine parallele Angliederung des Vereinigten Königreichs an die EU-Zollunion wie dies etwa für die Türkei der Fall ist, würde diese Notwendigkeit nicht vollständig beseitigen.

¹ Daniel Schade, „Unsicherheiten für NRW nach dem Brexit? Auswirkungen für Wirtschaft, Haushalt und Bevölkerung“ (Brussels: Greens/EFA Group in the European Parliament, 2018), https://terryreintke.eu/wp-content/uploads/Auswirkungen-des-Brexit-auf-NRW_Studie-Schade_Reintke.pdf.

² Iain Begg, „Making Sense of the Costs and Benefits of Brexit: Challenges for Economists“, *Atlantic Economic Journal* 45, Nr. 3 (2017): 299–315.

³ Der folgende Artikel bietet etwa einen Überblick über 5 verschiedene Brexit-Szenarien: Michael Gasiorek, Ilona Serwicka, und Alasdair Smith, „Which Manufacturing Industries and Sectors Are Most Vulnerable to Brexit?“, *The World Economy* 42, Nr. 1 (2019): 21–56, <https://doi.org/10.1111/twec.12757>.

Alternativ wird auch das sogenannte Schweizer Modell als mögliches Brexit-Szenario debattiert, unter welchen das Vereinigte Königreich durch bilaterale Verträge ähnlich der Schweiz an bestimmten Bereichen des EU-Binnenmarktes teilnehmen könnte. Je nach Ausgestaltung dieser Zusammenarbeit wäre zumindest kurz- bis mittelfristig mit größeren negativen Wirtschaftsfolgen zu rechnen, die sich aus der mit dem Schweizer Modell verbundenen Einführung zusätzlicher Handelshemmnisse, sowie der damit verbundenen Unsicherheit ergeben.

Ein weiteres viel diskutiertes Brexit-Modell würde auf einem Freihandelsvertrag zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU-27 beruhen. Ähnlich anderen aktuellen Freihandelsabkommen wie etwa dem mit Kanada geschlossenen CETA oder dem mit Japan vereinbarten JEFTA, können solche Abkommen jedoch nicht den Handel nicht dem EU-Binnenmarkt gleich liberalisieren. Somit wäre insbesondere für den Handel mit Dienstleistungen und Agrarprodukten mit der erneuten Erhebung wichtiger Handelsschranken zu rechnen.

Ein letztes Szenario, das des sogenannten „No-Deal“ Brexit, welches im Vereinigten Königreich ausführlich diskutiert wird, würde dafür sorgen, dass die Wirtschaftsbeziehungen des Vereinigten Königreichs mit der EU-27 in Zukunft zu den Bedingungen der Welthandelsorganisation stattfinden würden. Dieses Modell würde erhebliche beidseitige Handelshemmnisse aufbauen, unter denen sowohl im Vereinigten Königreich als auch in der EU-27 mit den größten wirtschaftlichen Einbußen zu rechnen wäre.

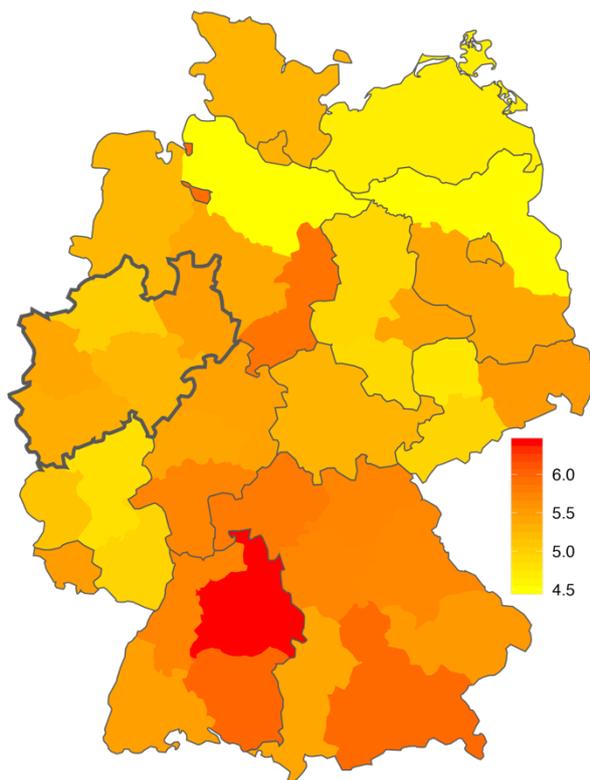
Die regionalen Auswirkungen des Brexit

Verschiedene wissenschaftliche Modellrechnungen haben versucht, die möglichen wirtschaftlichen Brexit-Konsequenzen auf Ebene der sog. NUTS2 Regionen innerhalb der EU zu errechnen. Für NRW entsprechen diese den Regierungsbezirken und sind aufgrund der Zuschnitte dieser leider keine ideale Grundlage, um die möglichen unterschiedlichen Folgen des Brexit etwa für urbane und ländliche Räume zu betrachten. Dennoch erlauben diese Studien wichtige Einblicke in die sich aus dem Brexit ergebenden wirtschaftlichen Risiken.

Eine erste Studie⁴ errechnet unter Berücksichtigung regionaler Handelsketten in der EU einen sogenannten Brexit-Risikoindex, welcher das sich aus dem Brexit ergebende Gesamtrisiko für die lokale Wirtschaftsleistung abbildet.⁵ Die im Folgenden genannten Zahlen entsprechen somit nicht etwa einer tatsächlich zu erwartenden Reduktion der regionalen Wirtschaftsleistung, sondern beziffern den Gesamtanteil der lokalen Wirtschaftsleistung, welcher direkt oder indirekt durch Handel mit dem Vereinigten Königreich erwirtschaftet wird.

⁴ Wen Chen u. a., „The continental divide? Economic exposure to Brexit in regions and countries on both sides of The Channel“, *Papers in Regional Science* 97, Nr. 1 (2018): 25–54, <https://doi.org/10.1111/pirs.12334>.

⁵ Die zu Grunde liegenden Handelsdaten stammen aus dem Zeitraum 2000-2010.



Grafik 1: Brexit-Risikoindex

Quelle: Chen *et al.* 2019

Grafik 1 bildet den Brexit-Risikoindex für alle NUTS2-Regionen in Deutschland ab. Dabei zeigt sich, dass die Regierungsbezirke NRWs zwar innerhalb Deutschlands nicht dem größten Brexit-Risiko ausgesetzt sind, aber dennoch zu den am meisten betroffenen Regionen zählen. Innerhalb NRWs ist der Regierungsbezirk Detmold die Region die mit 5,47% dem größten Risiko ausgesetzt ist. Im europäischen Vergleich besteht zudem neben Regionen im Vereinigten Königreich selbst nur für Irland, sowie weite Teile Belgiens und der Niederlande ein größeres Brexit-Risiko als für die genannten Regionen Deutschlands.

Gleichzeitig wurde wie in Tabelle 1 dargestellt der Risikoindex auch nach Wirtschaftssektoren errechnet, wobei die Fertigungswirtschaft in allen Regierungsbezirken dem größten Risiko ausgesetzt ist. Vergleicht man diese sektoralen Werte mit der Bundesrepublik insgesamt, so ist NRW insbesondere bei

Dienstleistungen insgesamt weniger stark betroffen, wobei die Risiken in der Primär- und Fertigungswirtschaft dementsprechend größer sind.

Tabelle 1: Brexit-Risikoindex nach Wirtschaftssektor

Region	Primär-industrie	Fertigungs-wirtschaft	Bau-gewerbe	Dienst-leistungen	Gesamt
Arnsberg	3,94	14,54	0,93	2,57	5,24
Detmold	5,51	13,36	1,04	2,94	5,47
Düsseldorf	4,64	16,65	2,13	2,96	5,41
Köln	4,77	16,75	1,80	3,01	5,33
Münster	5,05	15,03	1,46	2,76	5,01

Quelle: Chen *et al.* 2019

Eine andere Studie analysiert hingegen aufgrund eines anderen Modells die unter einem harten und weichen Brexit zu erwartenden Einkommensänderungen in einzelnen NUTS2-Regionen.⁶ Betrachtet man die Daten für die Regierungsbezirke in NRW, so gehören diese zu den innerhalb Deutschlands am meisten betroffenen Regionen. Im Falle eines harten Brexit (siehe Tabelle 2) wären die Regierungsbezirke Düsseldorf und Münster prozentual am meisten betroffen, absolut gesehen jedoch die Regierungsbezirke Düsseldorf und Köln. Im

⁶ Giordano Mion und Dominic Ponattu, „Estimating the impact of Brexit on European countries and regions“, Policy Paper (Gütersloh: Bertelsmann Stiftung, 2019); Giordano Mion und Dominic Ponattu, „Die ökonomischen Folgen des Brexits für EU-Länder und Regionen. Zusammenfassung der Studie“ (Gütersloh: Bertelsmann Stiftung, 2019).

Falle eines weichen Brexit fällt die negative relative und absolute Einkommensänderung zwar geringer aus, jedoch blieben die regionalen Auswirkungen ähnlich gestaffelt.

Tabelle 2: Kosten eines harten Brexit

Region	Einkommensänderung (%)	Einkommensänderung (pro Kopf in EUR)	Aggregierte Einkommensänderung (Millionen EUR)
Arnsberg	- 0,292	- 98	- 352
Detmold	- 0,289	- 105	- 217
Düsseldorf	- 0,311	- 126	- 650
Köln	- 0,304	- 126	- 558
Münster	- 0,315	- 101	- 265

Quelle: Mion/Ponattu 2019

Tabelle 3: Kosten eines weichen Brexit

Region	Einkommensänderung (%)	Einkommensänderung (pro Kopf in EUR)	Aggregierte Einkommensänderung (Millionen EUR)
Arnsberg	- 0,163	- 55	- 196
Detmold	- 0,161	- 59	- 121
Düsseldorf	- 0,173	- 70	- 363
Köln	- 0,170	- 70	- 311
Münster	- 0,176	- 57	- 148

Quelle: Mion/Ponattu 2019

Werden mögliche Sekundäreffekte des Brexit für NRW aus den EU-Nachbarstaaten des Bundeslandes betrachtet, so lässt keine der hier betrachteten Studien einen direkten Rückschluss darauf zu. Jedoch gehen diese jeweils davon aus, dass sowohl Belgien als auch die Niederlande wirtschaftlich durch den Brexit stärker als NRW betroffen wären. Dies ergibt sich etwa aus dem aufgrund deren geografischen Nähe größeren Handelsvolumens mit dem Vereinigten Königreich, und der Stellung der Niederlande als wichtiger Handels- und Logistikstandort innerhalb der EU. Indirekt könnten die negativen Folgen des Brexit auf diese Länder dann auch hauptsächlich negative Auswirkungen auf den Handel Nordrhein-Westfalens mit diesen haben, jedoch gibt es dazu keine verlässlichen Daten. Es ist jedoch festzuhalten, dass die dem Brexit-Risikoindex zugrunde liegenden Daten es zumindest ermöglichen, solche Erwägungen in diesen einfließen zu lassen.

Branchenspezifische Auswirkungen des Brexit

Aufgrund der Komplexität des Brexit und der damit verbundenen wirtschaftlichen Konsequenzen lassen sich keine absoluten Aussagen zu den möglichen branchenspezifischen Auswirkungen des Brexit treffen. Es deutet sich jedoch an, dass insbesondere in den für den Handel Nordrhein-Westfalens mit dem Vereinigten Königreich wichtigen Sektoren der Automobil-, Chemischen- und Pharmazeutischen Industrie mit besonderen und weitgehend negativen Brexit-Konsequenzen zu rechnen ist.

Einblicke aus den beidseitigen Handelsbeziehungen

Ein Überblick über die wichtigsten Exporte und Importe im Warenhandel zwischen dem Vereinigten Königreich und NRW kann allgemeingültige Hinweise auf die durch den Brexit zu erwartenden negativen wirtschaftlichen Konsequenzen liefern. Hierbei ist es wichtig festzuhalten, dass NRW im Warenhandel mit dem Vereinigten Königreich seit 2012 einen Exportüberschuss gemessen am Wert der zwischen beiden gehandelten Waren hat. Ist die Rolle des Vereinigten Königreichs als Exportpartner für NRW im gleichen Zeitraum zwar relativ konstant geblieben, so ergibt sich dieser Handelsüberschuss auch daraus, dass die Importe NRWs aus dem Vereinigten Königreich zunehmend abnehmen.

Werden die Exporte NRWs ins Vereinigte Königreich in sogenannte Exportgüterkategorien aufgeschlüsselt (siehe Tabelle 4) und mit denen der Bundesrepublik insgesamt verglichen, so lassen sich erste Schlüsse ziehen. Der wichtigste Export aus NRW und der Bundesrepublik insgesamt sind Kraftwagen und -teile. Dies lässt sich primär durch die engen Verzahnung von Produktionsketten innerhalb der EU in diesem Bereich erklären. Es ist jedoch wichtig festzuhalten, dass Exporte dieser Kategorie relativ weniger wichtig für NRW sind, als dies für Deutschland insgesamt der Fall ist. So unterscheiden sich auch die weiteren Exportgüterkategorien zwischen NRW und der Bundesrepublik, da chemische Erzeugnisse mit 13,1 Prozent der Exporte NRWs und daraufhin Metalle mit 10,6 Prozent für das Bundesland relativ gesehen wichtiger als für die Bundesrepublik sind. Ein weiterer wichtiger Unterschied zwischen NRW und der Gesamtbundesrepublik sind Nahrungs- und Futtermittelexporte, die für NRW an fünfter Stelle, die Bundesrepublik jedoch erst an achter Stelle stehen.

Für Exporte dieser Kategorien würden sich in allen Brexit-Szenarien besondere neue Hürden ergeben, was letztlich das Gesamtvolumen der Exporte einschränken könnte. Aufgrund der besonderen Bedeutung von Exporten aus NRW ins Vereinigte in den oben genannten Branchen ist zu erwarten, dass diese absolut gesehen durch den Brexit besonders betroffen wären.

Tabelle 4: Die 10 wichtigsten Exportgüterkategorien ins Vereinigte Königreich für NRW und die Bundesrepublik Deutschland im Vergleich (2008-2017)

Handelspartner	NRW (in %)	Handelspartner	Deutschland (in %)
1. Kraftwagen/-teile (GP09-29)	20,1	Kraftwagen/-teile (GP09-29)	28,9
2. Chemische Erzeugnisse (GP09-20)	13,1	Maschinen (GP09-28)	11,2
3. Metalle (GP09-24)	10,6	Datenverarbeitungsgeräte, elektr., und optische Erzeugnisse (GP09-26)	7,7
4. Maschinen (GP09-28)	9,7	Chemische Erzeugnisse (GP09-20)	7,5
5. Nahrungs-/Futtermittel (GP09-10)	6,8	Pharmazeutische/ähnliche Erzeugnisse (GP09-21)	6,2
6. Pharmazeutische/ähnliche Erzeugnisse (GP09-21)	6,5	Sonstige Waren (GP09-89)	5,4
7. Sonstige Waren (GP09-89)	5,0	Metalle (GP09-24)	5,3

8.	Metallerzeugnisse (GP09-25)	4,9	Nahrungs-/Futtermittel (GP09-10)	4,6
9.	Gummi-/Kunststoffwaren (GP09-22)	4,0	Sonstige Fahrzeuge (GP09-30)	4,0
10.	Elektrische Ausrüstungen (GP09-27)	3,6	Elektrische Ausrüstungen (GP09-27)	4,0
Summe		84,5	Summe	85,0

Quelle: Statistisches Bundesamt, Landesdatenbank NRW; eigene Berechnungen beruhend auf dem Durchschnitt der monetären Werten der Exporte 2008-2017; Betrifft nur den Warenwirtschafts-Außenhandel.

Werden die Importe NRWs aus dem Vereinigten Königreich betrachtet (Tabelle 5), so deuten diese wiederum auf eine enge Integration der Herstellung von Automobilen und von Chemikalien hin. Das Aufrechterhalten dieser Produktionsketten würde durch den Brexit in den meisten Szenarien erheblich erschwert. Gleichzeitig importiert NRW aus dem Vereinigten Königreich Rohstoffe wie Erdöl, Erdgas und Metalle. Auch hier würde eine Veränderung des derzeitigen Handelsumfeldes zwar zu Risiken für die diese verarbeitenden Branchen führen, jedoch ist der Import solche Rohstoffe relativ elastisch und diese können relativ problemlos aus anderen Quellen bezogen werden.

Tabelle 5: Die 10 wichtigsten Importgüterkategorien aus dem Vereinigten Königreich für NRW und die Bundesrepublik Deutschland im Vergleich (2008-2017)

Handelspartner		NRW (in %)	Handelspartner		Deutschland (in %)
1.	Kraftwagen/-teile (GP09-29)	18,3	Kraftwagen/-teile (GP09-29)		13,8
2.	Erdöl und Erdgas (GP09-06)	15,9	Erdöl und Erdgas (GP09-06)		13,0
3.	Metalle (GP09-24)	11,8	Chemische Erzeugnisse (GP09-20)		11,8
4.	Chemische Erzeugnisse (GP09-20)	10,5	Sonstige Fahrzeuge (GP09-30)		10,1
5.	Sonstige Waren (GP09-89)	8,1	Sonstige Waren (GP09-89)		8,8
6.	Datenverarbeitungsgeräte, elektr., und optische Erzeugnisse (GP09-26)	6,3	Datenverarbeitungsgeräte, elektr., und optische Erzeugnisse (GP09-26)		7,2
7.	Maschinen (GP09-28)	6,1	Maschinen (GP09-28)		6,6
8.	Pharmazeutische/ähnliche Erzeugnisse (GP09-21)	3,7	Metalle (GP09-24)		6,3
9.	Nahrungs-/Futtermittel (GP09-10)	2,6	Pharmazeutische/ähnliche Erzeugnisse (GP09-21)		5,8
10.	Bekleidung (GP09-14)	2,3	Elektrische Ausrüstungen (GP09-27)		2,9
Summe		86,0	Summe		86,3

Quelle: Statistisches Bundesamt, Landesdatenbank NRW; eigene Berechnungen beruhend auf dem Durchschnitt der monetären Werten der Importe 2008-2017; Betrifft nur den Warenwirtschafts-Außenhandel.

Aufgrund der vorhandenen Datenbasis lassen sich im Gegensatz zum Warenhandel keine detaillierten und branchenspezifischen Aussagen zum Dienstleistungshandel zwischen Nordrhein-Westfalen und dem Vereinigten Königreich treffen. Eine Studie des ifo-Instituts für die Bundesregierung stellt jedoch den Dienstleistungsverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und der Bundesrepublik dar,⁷ wobei Dienstleistungsexporte ins Vereinigte Königreich etwa 20% des Handelsvolumens mit dem Land ausmachen. Gleichzeitig machen die Dienstleistungsimporte aus dem Vereinigten Königreich einen größeren Teil der Importe aus dem Land aus. Aufgrund der besonderen Schwierigkeiten, den Dienstleistungshandel in den meisten Brexit-Modellen in die Verhandlungsmasse einzubringen, ist hier außerhalb des EWR-Szenarios mit einem besonderen wirtschaftlichen Brexit-Risiko zu rechnen. Aufgrund des Status des Vereinigten Königreichs als wichtige Exportnation in diesem Bereich könnten sich aus dem Brexit jedoch auch Chancen für NRW ergeben.

Erkenntnisse zu Brexit-Folgen nach Wirtschaftszweigen

Werden neben den Handelsvolumen verschiedener Güter einzelne Wirtschaftszweige genauer betrachtet, so ist zunächst festzuhalten, dass die Produktionsketten zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich im produzierenden Gewerbe und den Sektoren der Automobil-, Chemischen- und Pharmazeutischen Industrie besonders integriert sind. So stammen etwa 24% der in der im Vereinigten Königreich in der Automobilproduktion verwendeten Inputgüter aus dem Rest der EU. In der chemischen Industrie sind dies 23%, sowie 21% im Bereich der Pharmazeutischen Erzeugnisse. Weiterhin stammen etwa auch im Maschinenbau relativ viele im Vereinigten Königreich verwendeten Inputgüter aus den EU-27.⁸ Angesichts der wichtigen Rolle die diese Exportkategorien für die Warenausfuhr NRW ins Vereinigte Königreich spielen, ist also davon auszugehen, dass eine Verschlechterung der gegenseitigen Handelsbedingungen unter jeglichen Brexit-Modellen für den Handel in diesen Bereichen ein besonderes Risiko darstellt.

Eine Studie, die sich primär mit dem sich durch den Brexit ergebenden sektoralen regulatorischen Risiken befasst⁹ sieht zudem die für den Handel zwischen NRW und dem Vereinigten Königreich besonders wichtigen Sektoren der Automobilindustrie, der Chemischen- und Plastikindustrie, sowie der metallverarbeitenden Industrie als besonders durch den Brexit gefährdet an. In einer anderen für den Europäischen Ausschuss der Regionen erarbeiteten Studie¹⁰ wird dieses Risiko für einige der oben betrachteten Wirtschaftssektoren ebenfalls hervorgehoben. Zwar schätzt diese die sich durch den Brexit ergebenden wirtschaftlichen Risiken für NRW als im Vergleich zu anderen Regionen weniger groß ein, dennoch hebt diese hervor, dass insbesondere der Regierungsbezirk Arnsberg einem besonderen Brexit-Risiko in Bezug auf die Produktion von Maschinen ausgesetzt ist, sowie der Bezirk Münster in Bezug auf die Chemie- und Plastikindustrie.

⁷ Gabriel Felbermayr u. a., „Ökonomische Effekte eines Brexit auf die deutsche und europäische Wirtschaft“, ifo Forschungsberichte 85/2017 (München: ifo Institut, 2017), 20–24.

⁸ Pieter IJtsma u. a., „The UK's Participation in Global Value Chains and Its Implications for Post-Brexit Trade Policy“, *Fiscal Studies* 39, Nr. 4 (2018): 660–63, <https://doi.org/10.1111/1475-5890.12176>.

⁹ Kumar Iyer u. a., „The ‚red tape‘ costs of Brexit“ (Oliver Wyman, Clifford Chance, 2018).

¹⁰ François Levarlet u. a., „Assessing the impact of the UK's withdrawal from the EU on regions and cities in EU27“, Commission for Economic Policy (Brussels: European Committee of the Regions, 2018).

Betrachtet man Studien, die versuchen eine mögliche Veränderung des Handels zwischen dem Vereinigten Königreich und NRW unter bestimmten Brexit-Modellen zu beziffern, so ergeben sich weitere branchenspezifische Erkenntnisse. Eine Studie,¹¹ die sich speziell mit dem Szenario eines Brexit auseinandersetzt unter dem das Vereinigte Königreich zwar Mitglied in der Zollunion mit der Europäischen Union bleibt, jedoch mit der EU auf der Basis der innerhalb der Welthandelsorganisation geschlossenen Zollvereinbarungen handelt, geht davon aus, dass sich die Exporte Deutschlands ins Vereinigte Königreich unter diesem Szenario um 34% verringern würden, was etwa 2,5% der Gesamtexporte Deutschlands entspricht.

Auch wenn die Modellierung der Studie nur Rückschlüsse auf den Handel zwischen einzelnen EU-Ländern und dem Vereinigten Königreich zulässt, beleuchtet diese auch parallel einzelne Wirtschaftssektoren, in denen der Handel zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich besonders negativ betroffen wäre. Wie in den meisten Studien wird auch hier davon ausgegangen, dass sich für den beidseitigen Handel aus diesem Brexit-Modell in keiner Branche besondere Chancen ergeben. Stattdessen gehört laut dieser Studie jedoch insbesondere der für NRW wichtige Handel mit Automobilen und -Teilen zu den Handelssparten, in denen mit einer erheblichen Reduktion des Handelsvolumens zu rechnen ist. Ähnliches gilt auch für manche Agrar- und Nahrungsmittel, sowie für Aluminiumprodukte.

Unter solch einem Szenario weniger von einem Handelsrückgang betroffen wären hingegen anderen für NRW wichtige Exporte ins Vereinigte Königreich wie etwa der Handel mit Maschinen oder chemischen Erzeugnissen. Wenn in den meisten betrachteten Handelskategorien auch davon ausgegangen wird, dass die Handelsreduktion relativ balanciert in beide Richtungen ausfällt, so könnte insbesondere der Import chemischer Erzeugnisse aus dem Vereinigten Königreich in die EU stärker fallen als die Exporte dorthin. Letztlich könnte sich unter diesem Szenario für die chemische Industrie in NRW damit auch eine Chance ergeben, da diese bisherige Exporte des Vereinigten Königreichs in die EU teilweise ersetzen könnte.

Werden zudem Studien betrachtet, die sich lediglich mit den wirtschaftlichen Auswirkungen des Brexit auf verschiedene Branchen im Vereinigten Königreich auseinandersetzen, lassen sich weitere Schlüsse auf die Risiken, jedoch auch Chancen des Brexit für die nordrhein-westfälische Wirtschaft ziehen. Eine Studie, die die Auswirkungen des Brexit unter fünf verschiedenen Brexit-Szenarien auf den Produktionsstandort des Vereinigten Königreichs untersucht, bietet hier besonders detaillierte Erkenntnisse.¹² Laut dieser Studie werden etwa die Exporte des Vereinigten Königreichs im Bereich der chemie- und pharmazeutischen Erzeugnisse in allen betrachteten Brexit-Modellen stark zurück gehen. Gleichzeitig sind die Importe weniger stark betroffen. Wenn sich dadurch auch nicht unbedingt die Möglichkeit einer Erhöhung der Exporte in diesem Bereich ins Vereinigte Königreich ergibt, so könnten in NRW ansässige Unternehmen die sich durch die Verringerung der Exporte des Vereinigten Königreichs ergebenden Möglichkeiten für eigene Exporte in andere EU-Staaten nutzen. Gleiches gilt für britische Nahrungsmittlexporte. Da die Studie auch anmerkt, dass

¹¹ Martina Lawless und Edgar L. W. Morgenroth, „The product and sector level impact of a hard Brexit across the EU“, 2019, <https://doi.org/10.1080/21582041.2018.1558276>.

¹² Gasiorek, Serwicka, und Smith, „Which Manufacturing Industries and Sectors Are Most Vulnerable to Brexit?“

Nahrungsmittelimporte ins Vereinigte Königreich durch den Brexit besonders negativ betroffen sein würden, ergibt sich hier jedoch auch für die nordrhein-westfälische Wirtschaft ein besonderes Risiko, da der Export solcher Produkte eine wichtige Exportkategorie ins Vereinigten Königreich ist.

Zuletzt bleibt festzuhalten, dass sich das Vereinigten Königreichs in den letzten Jahren noch schneller als zuvor zu einem Dienstleistungs-Exporteur entwickelt hat.¹³ Wenn die durch die Landesregierung in Auftrag gegebene Studie auch darauf hinweist, dass Dienstleistungen in den betrachteten Regionen NRW im Vergleich zu ähnlichen Standorten im Vereinigten Königreich bislang nur eine geringere Rolle spielen,¹⁴ so bleibt dennoch zu erwarten, dass der Brexit für diese Branche auch eine Chance darstellen könnte. Dies ist darin begründet, dass ein Großteil der zu erwartenden Brexit-Modelle die Freiheit des Dienstleistungshandels stärker einschränken würde als dies im Bereich des Warenhandels der Fall wäre. Der derzeitige Exportüberschuss des Vereinigten Königreichs in diesem Bereich lässt daher erwarten, dass durch den Brexit eine Verlagerung dieser wirtschaftlichen Aktivität in die EU-27 stattfinden müsste, wovon insbesondere die urbanen und universitären Standorte innerhalb NRW profitieren könnten.

Bibliografie

- Begg, Iain. „Making Sense of the Costs and Benefits of Brexit: Challenges for Economists“. *Atlantic Economic Journal* 45, Nr. 3 (2017): 299–315.
- Chen, Wen, Bart Los, Philip McCann, Raquel Ortega-Argilés, Mark Thissen, und Frank van Oort. „The continental divide? Economic exposure to Brexit in regions and countries on both sides of The Channel“. *Papers in Regional Science* 97, Nr. 1 (2018): 25–54. <https://doi.org/10.1111/pirs.12334>.
- Felbermayr, Gabriel, Jasmin Gröschl, Inga Heiland, Martin Braml, und Marina Steininger. „Ökonomische Effekte eines Brexit auf die deutsche und europäische Wirtschaft“. Ifo Forschungsberichte 85/2017. München: ifo Institut, 2017.
- Gasiorek, Michael, Ilona Serwicka, und Alasdair Smith. „Which Manufacturing Industries and Sectors Are Most Vulnerable to Brexit?“. *The World Economy* 42, Nr. 1 (2019): 21–56. <https://doi.org/10.1111/twec.12757>.
- IJtsma, Pieter, Peter Levell, Bart Los, und Marcel P. Timmer. „The UK’s Participation in Global Value Chains and Its Implications for Post-Brexit Trade Policy“. *Fiscal Studies* 39, Nr. 4 (2018): 651–83. <https://doi.org/10.1111/1475-5890.12176>.
- Iyer, Kumar, Lisa Quest, Patrick Hunt, Jessica Gladstone, Mark Poulton, und Phillip Souta. „The ‚red tape‘ costs of Brexit“. Oliver Wyman, Clifford Chance, 2018.
- Lawless, Martina, und Edgar L. W. Morgenroth. „The product and sector level impact of a hard Brexit across the EU“, 2019. <https://doi.org/10.1080/21582041.2018.1558276>.
- Levarlet, François, Paolo Seri, Chiara Zingaretti, Dea Hrelja, und Elodie Lorgeoux. „Assessing the impact of the UK’s withdrawal from the EU on regions and cities in EU27“. Commission for Economic Policy. Brussels: European Committee of the Regions, 2018.

¹³ IJtsma u. a., „The UK’s Participation in Global Value Chains and Its Implications for Post-Brexit Trade Policy“.

¹⁴ Thomas Schleiermacher u. a., „Der Brexit und die Potenziale des Binnenmarktes für NRW. Abschlussbericht zum Brexit NRW-Projekt für das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen“ (Köln: IW Consult, 2019).

- Mion, Giordano, und Dominic Ponattu. „Die ökonomischen Folgen des Brexits für EU-Länder und Regionen. Zusammenfassung der Studie“. Gütersloh: Bertelsmann Stiftung, 2019.
- . „Estimating the impact of Brexit on European countries and regions“. Policy Paper. Gütersloh: Bertelsmann Stiftung, 2019.
- Schade, Daniel. „Unsicherheiten für NRW nach dem Brexit? Auswirkungen für Wirtschaft, Haushalt und Bevölkerung“. Brussels: Greens/EFA Group in the European Parliament, 2018. https://terryreintke.eu/wp-content/uploads/Auswirkungen-des-Brexit-auf-NRW_Studie-Schade_Reintke.pdf.
- Schleiermacher, Thomas, Pauline Pohl, Philipp Schade, und Pascal Singler. „Der Brexit und die Potenziale des Binnenmarktes für NRW. Abschlussbericht zum Brexit NRW-Projekt für das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen“. Köln: IW Consult, 2019.

Berlin, 17. Juni 2019.