

7. Februar 2019

## Presseinformation

# Brexit: Noch 50 Tage bis zum Austrittstermin

## Logistik bereitet sich auf ungeordneten Übergang vor / Theresa May heute in Brüssel

**Weniger als zwei Monate vor dem Austrittstermin des Vereinigten Königreichs (UK) scheint die Lage zunehmend verfahren. Logistikunternehmen bereiten sich auf den ungeordneten Austritt des UK aus der Europäischen Union vor. Noch herrscht jedoch die Hoffnung vor, dass das Szenario nicht eintritt und möglicherweise zunächst der Zeitplan revidiert wird. Bei Veranstaltungen der Bundesvereinigung Logistik (BVL) stand das Thema oben auf der Agenda.**

Aus Sicht der Logistik wäre der Austritt des UK aus der Europäischen Union in seiner Wucht nicht zu unterschätzen. Oliver Zipse, Mitglied des Vorstands der BMW AG, erklärte während des Forums Automobillogistik von BVL und VDA am Dienstag in München: „Die Auswirkungen eines harten Brexits sind mit denen einer Naturkatastrophe vergleichbar.“ Der bayerische Automobilhersteller hat seine Produktion international eng verzahnt und bereitet sich bereits seit Monaten auf den immer wahrscheinlicheren Fall eines ungeordneten Brexits vor.

Noch deutlicher wurde Professor Hans-Werner Sinn, ehemaliger Präsident des ifo-Instituts: „Der Brexit zerstört die europäische Nachkriegsordnung.“ Damit gehen aus seiner Sicht nicht nur vorübergehende Unannehmlichkeiten einher. Vielmehr bedrohten die protektionistischen Bestrebungen den gesamten europäischen Wirtschaftsraum über Jahrzehnte. „Wir dürfen nicht vergessen, dass erst die Aufnahme der Briten in die EWG das Tor für den internationalen Handel geöffnet hat und es Deutschland damit ermöglichte, die Weltmärkte zu erobern“, betonte Sinn weiter. Mit dem zweitgrößten Bruttoinlandsprodukt in der EU sei der Austritt des Vereinigten Königreichs „gleichzusetzen mit dem Austritt von 19 kleineren EU-Staaten.“ Sinn bezweifelte zudem, dass das derzeit diskutierte Rückfallabkommen eine Mehrheit im britischen Parlament finden werde. Die damit zusammenhängende Zollfrage an der Grenze zwischen Nordirland und der Republik Irland erlaubt seiner Einschätzung nach „keine Lösung, die die staatliche Integrität erhält und zugleich ein erneutes Erstarken der IRA ausschließt.“ Der Wirtschaftswissenschaftler hält es darum für wahrscheinlich, dass der Austrittstermin verschoben wird, um den EU-Austritt in einem zweiten Referendum zu verwerfen.

„Die Briten haben keine wirkliche Verhandlungsposition; sie verhandeln mit sich selbst und die Situation ist völlig verworren“, so Stefanie Eich, Brexit-Expertin der

bundeseigenen Germany Trade & Invest, bei einer Veranstaltung der BVL zum Thema „Brexit und die logistischen Folgen“, die Ende Januar in Köln stattfand. Nach Einschätzung von Alan Braithwaite, Logistik-Professor an der Cranfield School of Management, hat die britische Regierung die Kontrolle verloren. „'No Deal' hat keine Mehrheit, aber darauf könnte es aus Versehen hinauslaufen“, so Braithwaite in Köln. Dieser Erkenntnis verschließe sich die EU derzeit noch.

Wird kein Ausweg gefunden, verlässt das Vereinigte Königreich die EU am 29. März 2019 ohne Übergangsphase und weitere Verhandlungen über das zukünftige Verhältnis. Großbritannien und die EU und deren Mitgliedsländer stehen dann zueinander wie Drittstaaten, die keine offiziellen Handelsbeziehungen unterhalten und für deren Bürger es keine Personenfreizügigkeit gibt. Mit Blick auf den Handel greifen dann zunächst einmal die Regelungen der WTO und die dort festgelegten Zolltarife.

Deutschland, Frankreich, die Niederlande und Belgien stellen sich für diesen Fall auf den Einsatz von Hunderten zusätzlicher Zöllner ein. In Großbritannien werden nach dortigen Schätzungen sogar 5.000 zusätzliche Kräfte benötigt. In vielen Unternehmen jedoch sind kaum Kenntnisse rund um das Thema Zoll vorhanden – weder in der Administration noch bei den Fahrern. Im Binnenmarkt waren sie schlicht nicht mehr erforderlich. Thomas Pütter, der sich bei der Nagel Group, einem europaweit tätigen Logistikunternehmen mit Spezialisierung auf Lebensmittellogistik, schon seit längerem mit der Vorbereitung auf den Brexit beschäftigt, spricht von großer Planungsunsicherheit. Seine Devise lautet: „Auseinandersetzung mit „No Deal“, bis dieses Szenario ausgeschlossen werden kann und lieber auf das Schlimmste vorbereitet sein – in der Hoffnung, dass es dann nicht kommt“. Dazu gehören bei der Nagel Group Informationen an die Kunden, Checklisten, mit denen vor allem kleine und mittlere Unternehmen unterstützt werden, und Notfallpläne.

Die beiden Branchen, für die es in einer „No Deal“-Situation mit langen Wartezeiten an den Grenzen logistisch besonders schwierig werden dürfte, sind nach Braithwaites Einschätzung Lebensmittel und Automotive – wegen der Kühlkette bzw. Haltbarkeit der Waren im ersten und wegen der eng getakteten Lieferketten im zweiten Fall. BMW und Honda haben für Standorte in Großbritannien bereits jetzt die vorübergehende Einstellung der Produktion unmittelbar nach dem Brexit-Termin angekündigt.

„Unterbrechungen der Supply Chain sind zu erwarten“, sagte Pütter. Derzeit würden die Läger in Großbritannien aufgefüllt, um Problemphasen überbrücken zu können. Lagerflächen seien bereits knapp. Als neuralgischen Punkt nannte er insbesondere das Nadelöhr Calais-Dover, zu dem es kaum Alternativen gebe. Erhöhte Abfertigungszeiten könnten lange Staus nach sich ziehen. „Wie sich die Warenströme verändern werden, ist schwer vorhersehbar.“ Gleiches gelte für die Entwicklung der Transportpreise, für Kabotage-Regelungen, für die Anerkennung von Führerscheinen, für die Verlagerung von Produktionsstandorten oder die Aufenthalts- und Arbeitserlaubnis von Mitarbeitern ohne britischen Pass.

## **Der Weg vom Referendum zum Austritt**

Am 23. Juni 2016 entschieden sich die Briten in einem Referendum mit knapper Mehrheit für den Austritt aus der Europäischen Union. Der offizielle Austrittsantrag gem. Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union erfolgte am 29. März 2017, knapp drei Monate später begannen die Verhandlungen über die Modalitäten des Austritts und die künftigen Beziehungen zwischen dem UK und der EU.

Die Unterhändler einigten sich am 14. November 2018 auf einen Austrittsvertrag, der einen geordneten Austritt am 29. März 2019 und daran anschließend eine knapp zweijährige Übergangsfrist bis Ende 2020 vorsieht. Das britische Kabinett und die Regierungschefs der 27 EU-Länder stimmten dem Abkommen zu. Das britische Unterhaus jedoch hat diesen Vertrag am 15. Januar mit 432 zu 202 Stimmen abgelehnt. Das Abkommen sah vor, dass Großbritannien in der EU-Zollunion bleibt, sollte man sich mit Brüssel nicht rechtzeitig auf ein Freihandelsabkommen verständigen. Auf diese Weise wollten die Verhandlungspartner eine harte Grenze zwischen der Republik Irland und Nordirland vermeiden.

Für Rückfragen wenden Sie sich bitte an

Ulrike Grünrock-Kern, Pressestelle der Bundesvereinigung Logistik,  
Tel.: 0421 173 84 21; Mail: [gruenrock-kern@bvl.de](mailto:gruenrock-kern@bvl.de)

Die 1978 gegründete Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V. ist eine gemeinnützige, neutrale und überwiegend ehrenamtliche Organisation. Als Plattform für Manager der Logistik in Industrie, Handel und Dienstleistung, für Wissenschaftler und Studierende bildet sie mit heute mehr als 11.000 Mitgliedern eine Brücke zwischen Wirtschaft und Wissenschaft und ist Podium für den nationalen und internationalen Gedankenaustausch zwischen Führungskräften aus Logistik und Supply Chain Management.