



Dokumentation

**Potenzielle Auswirkungen eines Brexit auf Deutschlands maritime
Wirtschaft und die Fischerei**

Potenzielle Auswirkungen eines Brexit auf Deutschlands maritime Wirtschaft und die Fischerei

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 023/19
Abschluss der Arbeit: 04.03.2019
Fachbereich: WD 5 Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Maritime Wirtschaft	4
2.1.	Definition	4
2.2.	Vom Brexit betroffene Teilbereiche	5
2.2.1.	Hafen/Schifffahrt und Logistik	7
2.2.2.	Fischerei	9
3.	Alle Branchen umfassende Quellen zum Brexit	10

1. Einleitung

Die vorliegende Arbeit verdeutlicht das Spektrum der „Maritimen Wirtschaft“, benennt hierbei wesentliche Teilbereiche und deren mögliche Anfälligkeit gegenüber den Auswirkungen eines Brexit. Zu berücksichtigen ist dabei, dass diese Arbeit zwangsläufig ohne klaren Rahmen für einen Brexit auskommen muss, da das wann und wie noch völlig offen ist¹. Anhand von Stellungnahmen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi), der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte, des Thünen Instituts, weiterer Experten sowie Presseberichten wird die Thematik in den weiteren Ausführungen aufbereitet.

2. Maritime Wirtschaft

2.1. Definition

Die Maritime Wirtschaft Deutschlands wird nach eigener Darstellung des BMWi geprägt durch eine moderne, vielfach auf Hochtechnologie-Produkte spezialisierte Schiffbau- und Schiffbauzulieferindustrie mit überwiegend starken Positionen im weltweiten Wettbewerb, international führende Schifffahrtsunternehmen, insbesondere im Bereich der Containerschifffahrt, eine leistungsfähige Hafenwirtschaft und Logistik sowie eine innovative meerestechnische Industrie und renommierte maritime wissenschaftliche Forschungs- und Ausbildungseinrichtungen. Als Status bildende, wesentliche Teilbereiche für Deutschland benennt das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi):

- *„Werften/Schiffbau*
Die Situation der deutschen Seeschiffswerften hat sich im Jahr 2017 weiter stabilisiert. Viele Unternehmen haben die Herausforderung gemeistert, in einem schwierigen Marktumfeld strukturelle Anpassungen an die veränderten Marktverhältnisse vorzunehmen. Nach dem Höchststand von 18,5 Mrd. Euro 2016 sank der Auftragsbestand im zivilen Seeschiffbau 2017 leicht auf 17,94 Mrd. Euro.
- *Seeschiffbau und Offshore-Zulieferindustrie*
Beim Neubau eines Schiffes in der Werft steuern die Zulieferer etwa 70 bis 80 Prozent des Wertschöpfungsanteils bei. Rund 400 meist mittelständische Unternehmen des Maschinen- und Anlagenbaus erwirtschafteten 2017 mit etwa 63.500 Beschäftigten einen Jahresumsatz von 10,6 Milliarden Euro. Die deutsche Zulieferindustrie ist vielfach auf Hochtechnologie-Produkte spezialisiert und weltweit führend. Ziel bleibt es, diesen Vorsprung durch Aufwendungen für Forschung, Entwicklung und Innovation zu sichern und weiter auszubauen. Ein besonderes Marktpotenzial besteht hier in umweltfreundlichen Produkten und Technologien.

1 Spiegel online, 03.03.2019, Brexit-Wirrwarr - Should I stay or should I go? Das neue Wort für Chaos heißt Brexit.
<http://www.spiegel.de/politik/ausland/brexit-gegner-suchen-wege-aus-der-sackgasse-a-1256031.html> (letzter Abruf: 04.03.2019)

- *Handelsflotte*
Deutschland besitzt mit ca. 2.250 Handelsschiffen und einem Marktanteil von rund 5 Prozent der Kapazität die viertgrößte Handelsflotte weltweit (Stand: 2018). Im Bereich der Containerschiffahrtskapazitäten ist Deutschland mit einem Marktanteil von rund 20 Prozent international führend.
- *Seehäfen*
Die deutschen Seehäfen sind für die außenhandelsorientierte deutsche Volkswirtschaft sowie für Beschäftigung und Wertschöpfung am maritimen Standort Deutschland unverzichtbar. Insgesamt sind schätzungsweise 300.000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt seehafenabhängig. Der Seegüterumschlag lag 2017 stabil bei rd. 300 Mio. Tonnen.
- *Meerestechnik*
Die Meerestechnik gehört zu den maritimen Wachstumsbereichen und erstreckt sich auf die Gebiete Offshore-Technik zur Öl- und Gasgewinnung, Offshore-Windenergie, Unterwassertechnik, Umwelt- und Sicherheitstechnik, Aqua- und Marikultur sowie auf Verfahren zur Gewinnung von mineralischen Rohstoffen am Meeresboden. Der Weltmarktanteil deutscher Unternehmen in diesen Bereichen ist bislang recht gering, jedoch verfügen sie über erhebliches technisches Know-how und Innovationspotential.“²

2.2. Vom Brexit betroffene Teilbereiche

Der folgende Abschnitt beschäftigt sich mit der Schnittmenge der von einem Brexit betroffenen Branchen, die Teilbereichen der maritimen Wirtschaft zugeordnet werden können.

Die **Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte** beleuchtet die weitreichenden ökonomischen und politischen Folgen des Brexit hinsichtlich des grundlegenden Wandels des Umfelds für deutsche Unternehmen und gibt in ihren bislang **9 „Deloitte Brexit Briefings“** Orientierungshilfe in Kernthemen und Risiken des Brexit aus ökonomischer, strategischer, steuerlicher und rechtlicher Perspektive.³

Das im März 2017 erschienene Deloitte Brexit Briefing Nr. 3 verdeutlicht hierbei die Verbundenheit deutscher Sektoren mit dem Vereinigten Königreich wie folgt⁴:

2 Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi), Maritime Wirtschaft.
<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Dossier/maritime-wirtschaft.html> (letzter Abruf: 01.03.2019)

3 Deloitte, Analysen - Brexit Briefings - Blick hinter die Kulissen.
<https://www2.deloitte.com/de/de/pages/strategy/articles/brexit-briefings.html> (letzter Abruf: 01.03.2019)

4 Deloitte Brexit Briefing | 3, Die Verbundenheit deutscher Sektoren mit dem Vereinigten Königreich, März 2017
https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/de/Documents/Brexit/Brexit-Briefings_Pt3_German-Industry-Impact.pdf (letzter Abruf: 01.03.2019)

Zusammenfassung

Umsatzstärkste Branche ist der deutsche Automobilsektor

Branche	Umsatz (in Mrd. €)	Ø-Umsatzanteil
Automobilsektor	40,1	5,6%
Energiesektor	24,3	13,9%
Verkehr und Logistik	20,6	11,7%
Finanz- und Versicherungswesen	20,0	9,2%
Handel	18,7	9,3%
Information und Kommunikation	3,3	7,9%
Pharmaindustrie	3,2	6,3%
Elektronikindustrie	3,1	5,3%
Chemische Industrie	2,6	5,6%
Maschinenbau	2,2	6,6%
Kunststoff und Baumaterialien	2,1	7,6%
Baugewerbe	1,3	17,8%

Deloitte 2017 | Seite 18

https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/de/Documents/Brexit/Brexit-Briefings_Pt3_German-Industry-Impact.pdf (letzter Abruf: 01.03.2019)

Eine weitere aktualisierte Grafik von Deloitte zeigt nochmals die besonders betroffenen Branchen des Brexit auf.⁵

Brexit | No-Deal

...einzelne Industrien wären stark betroffen

Brexit Briefing III: Verbundenheit deutscher Branchen mit UK



Deloitte 2017 | Seite 4

- 1.000 deutsche Unternehmen besitzen eine Tochtergesellschaft in UK, dazu zählen 160 der größten deutschen Konzerne
- Die 160 deutschen Großunternehmen beschäftigen in UK rund 400.000 Angestellte und erwirtschaften ein Umsatz von rd. 150 Mrd. Euro
- Umsatzstärkste Branche ist der Automobilsektor. Er erzielt einen Umsatz in Höhe von 40,1 Mrd. Euro, gefolgt vom Energiesektor sowie der Verkehr- und Logistikbranche mit Umsätzen in Höhe von 24,3 bzw. 20,6 Mrd. Euro.
- Die beschäftigungsreichsten Sektoren sind Verkehr und Logistik (95.700 Mitarbeiter), Finanz- und Versicherungswesen (59.100 Mitarbeiter) und der Handel (44.600 Mitarbeiter)

Source: Deloitte Research
2018 Deloitte

<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/de/Documents/Brexit/Brexit-Briefings-Pt9-Road-Ahead.pdf> (letzter Abruf: 01.03.2019)

5 Deloitte Brexit Briefing | 9 Brexit – Wie kann es kurz- und mittelfristig weitergehen?, Januar 2019.
<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/de/Documents/Brexit/Brexit-Briefings-Pt9-Road-Ahead.pdf> (letzter Abruf: 01.03.2019)

2.2.1. Hafen/Schifffahrt und Logistik

Das **Wirtschaftsmagazin Capital** bemerkt in einer am 15.02.2019 erschienenen Analyse zum EU-Austritt des Vereinigten Königreiches:

„Keine Branche wird der Brexit so treffen wie den Transportsektor. Denn wenn Großbritannien den Binnenmarkt und die Zollunion verlässt, sind Grenzkontrollen im großen Stil kaum vermeidbar. Dover, dem Nadelöhr der Warenströme zwischen der Insel und Kontinentaleuropa, droht dann der Verkehrsinfarkt. 11.000 Laster fahren hier an einem durchschnittlichen Tag in den Ärmelkanaltunnel nach Frankreich. „Wenn die Zollfreigabe zwei Minuten pro Lkw dauert, würde der Rückstau auf der Autobahn 17 Meilen lang“, warnt der langjährige Hafenchef Tim Waggott, das wären 27 Kilometer. Und zwei Minuten wären beeindruckend schnell; sechs bis zehn Minuten gelten als realistischer. Andere englische Häfen wie Hull oder Immingham investieren bereits zweistellige Millionenbeträge in den Ausbau. Sie setzen darauf, dass Transporteure dem befürchteten Dauerchaos am Ärmelkanal ausweichen und England per Fähre weiter nördlich ansteuern. Auch in Kontinentaleuropa richten sich die Seehäfen auf einen chaotischen Brexit ein. Allen voran Rotterdam. Mehr als 10.000 Schiffe pro Jahr legen hier nach Großbritannien ab oder kommen von dort an. 900 zusätzliche Beamte wird der niederländische Zoll künftig brauchen, im November will die Hafenleitung Brexit-Kontrollen simulieren. Großreedereien planen bereits neue direkte Fährrouen nach Irland, um Großbritannien zu umgehen: etwa Dublin-Rotterdam, Dublin-Zeebrugge oder Cork-Santander. Irish Ferries will die Kapazität auf der Strecke Dublin-Cherbourg mehr als verzehnfachen.“⁶

Wirtschaftsförderung Bremen GmbH konstatiert 2017 in einer Stellungnahme:

„Und auch für den Standort Bremen ist Großbritannien ein bedeutender Handelspartner. Das Statistische Landesamt nennt die Zahl von 2,6 Milliarden Euro, die in Form von Waren nach UK geliefert oder von dort bezogen wurden. Den größten Anteil am Export haben dabei Fahrzeuge mit gut 60 Prozent. Das verdeutlicht die Bedeutung des Autohubs Bremerhaven für die Handelsbeziehungen mit Großbritannien. In diesem Bereich rechnen die Experten auch am ehesten mit negativen Auswirkungen für die Transportwirtschaft. Immerhin ist Bremen mit dem weltweit größten Produktionsstandort von Mercedes, der ihn umgebenden Zulieferindustrie, den Verteil- und Veredelungszentren sowie dem größten europäischen Autohub, über den jährlich rund 2,5 Millionen Fahrzeuge bewegt werden, einer der bedeutendsten Standorte dieser Industrie weltweit.“⁷

6 Capital, 15.02.2019, Analyse, EU-Austritt: Wie sich Firmen für den Brexit rüsten, Schifffahrt & Logistik https://www.capital.de/wirtschaft-politik/wie-sich-unternehmen-fuer-den-brexit-ruesten?article_onepage=true (letzter Abruf: 01.03.2019)

7 Wirtschaftsförderung Bremen GmbH, 22.03.2017, Brexit und die Folgen für die Transportwirtschaft, Maririme Wirtschaft und Logistik, Was bedeutet der Brexit für den Logistikstandort Bremen? <https://www.wfb-bremen.de/de/page/stories/maritime-wirtschaft-und-logistik/brexit-und-die-folgen-fuer-die-transportwirtschaft> (letzter Abruf: 01.03.2019)

Das **Niedersächsische Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung** führt in einer Pressemitteilung aus:

*„Die Entscheidung der britischen Regierung, gestützt auf das Referendum vom Juni 2016 zum 29. März 2019 die EU verlassen zu wollen, stellt für die europäische Wirtschaft eine außerordentliche Herausforderung dar. Die über Jahrzehnte gewachsenen Handelsbeziehungen, Warenströme, gemeinsame Zertifizierungen und noch vieles mehr müssen neu geordnet werden. Davon ist auch die niedersächsische Wirtschaft betroffen. Großbritannien ist für Niedersachsen ein wichtiger Handelspartner. **Der Handel mit Großbritannien wird zum größten Teil über die Häfen abgewickelt. Niedersachsen mit seinen Seehäfen spielt hierbei eine bedeutende Rolle. Durch den Brexit und den damit verbundenen Abschied aus dem gemeinsamen Markt werden im deutsch-britischen Handel wieder Zölle aktuell. Damit ist ein erheblicher bürokratischer Mehraufwand verbunden, der bereits seit Jahren überwunden war. Dadurch ist der Bund gefordert. Insbesondere das Bundesfinanzministerium muss die Bundeszollverwaltung personell so ausstatten, dass in den deutschen Häfen eine Abfertigung der britischen Waren zügig möglich ist. Andernfalls würden Schiffsrouten in andere Häfen mit schnellerer Abfertigung verlagert und Niedersachsens Häfen würden Umschlag verlieren. Allein für die Häfen rechnet der Bund mit 900 zusätzlichen Stellen in der Zollverwaltung.**“⁸*

Das **heute journal** schlussfolgert in einem Beitrag „Brexit-Folgen in Niedersachsen“:

„Der Fährverkehr mit Großbritannien macht das Hauptgeschäft für das Tiefwasserterminal Cuxhaven aus: 85 Prozent aller Container-Fähren die hier ablegen, fahren dorthin.“⁹

Auch auf dem niedersächsischen Hafentag am 31.08.2018 in Leer, bei dem Vertreter der Häfen, der Wirtschaft und der Politik zusammengekommen waren, waren der Brexit und dessen Folgen für die neun Seehäfen im Land das Hauptthema. So zeigte sich Wirtschaftsminister Althusmann vor den möglichen Folgen eines harten Brexits besorgt und mahnte den Verlust eines seiner wichtigsten Handelspartner Niedersachsens an. Er verwies auf die derzeitigen Import/Export-Handelsbilanzen von rund 9,9 Milliarden Euro.¹⁰

8 Niedersächsisches Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung, Wirtschaft stellt sich bereits auf den Brexit ein.
https://www.mb.niedersachsen.de/startseite/aktuelles/brexit_und_niedersachsen/wirtschaft-stellt-sich-bereits-auf-den-brexit-ein-169230.html (letzter Abruf: 01.03.2019)

9 heute journal, 30.01.2019, Brexit-Folgen in Niedersachsen.
<https://www.zdf.de/nachrichten/heute-journal/brexit-folgen-in-niedersachsen-100.html> (letzter Abruf: 01.03.2019)

10 NDR.de/Nachrichten, 31.08.2018, Hafenbetreiber fürchten die Brexit-Folgen.
https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/Hafenbetreiber-fuerchten-die-Brexit-Folgen.hafentag128.html (letzter Abruf: 01.03.2019)

Ein Bericht des Handelsblattes verweist auf ein ambitioniertes Vorhaben zum Ausbau des Hamburger Hafens.

Handelsblatt, 08.02.2019, Handelsblatt Wirtschaftsclub - Hamburger Hafen will Endpunkt der Seidenstraße werden.

<https://www.handelsblatt.com/journalismus-live/handelsblatt-wirtschaftsclub-hamburger-hafen-will-endpunkt-der-seidenstrasse-werden/23966232.html> (letzter Abruf: 01.03.2019)

2.2.2. Fischerei

Das **Thünen-Institut** analysiert in einer im Auftrag des EU-Parlaments 2017 gefertigten Studie die Auswirkungen des Brexit auf die deutsche Hochseefischerei wie folgt:

„Die vier deutschen großen Schwarmfisch-Trawler erzielen bis zu 80% ihrer Fänge und damit den überwiegenden Teil ihres Umsatzes aus der britischen AWZ – hauptsächlich Hering und Makrele. Sollte ihnen nach dem Brexit der Zugang zur britischen AWZ verwehrt werden, würde ein Großteil der Erlöse wegfallen, denn die verfügbaren Fangmöglichkeiten, zu denen sie laut Quotenverteilung Zugang hätten, könnten nicht außerhalb der britischen AWZ wahrgenommen werden. Dies hat eine Analyse der Verbreitungsmuster der Fischbestände und der in der Vergangenheit erzielten Fänge gezeigt. Auch andere deutsche Fischereifahrzeuge fischen einen Teil ihrer Fangmöglichkeiten in der britischen AWZ (u.a. Scholle, Seelachs, Anglerfisch oder Kaisergranat). Hier sind die Anteile aber deutlich geringer, und diese Fahrzeuge dürften auf andere Fanggebiete ausweichen können.

Die Analyse der Handelsströme von Fischwaren zeigt, dass Großbritannien grundsätzlich mehr in die EU exportiert als importiert. Dabei werden vor allem Rohwaren exportiert und Fertigwaren importiert (auch aus Deutschland). Beim Marktzugang für Fischerzeugnisse hätte Großbritannien also mehr zu verlieren als die EU. Speziell auf Deutschland bezogen sieht das Bild jedoch etwas anders aus: Im Gegensatz zu anderen EU-Staaten exportieren deutsche Firmen deutlich mehr nach Großbritannien als sie importieren (230 Mio. € gegenüber 105 Mio. €).“¹¹

Europäisches Parlament/Fachabteilung Struktur- und Kohäsionspolitik, 2017, Fischerei – Gemeinsame Fischereipolitik und Brexit, Studie des Thünen-Instituts im Auftrag des Fischereiausschusses der Generaldirektion Interne Politikbereiche des Europäischen Parlaments.

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/601981/I-POL_STU\(2017\)601981_DE.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/601981/I-POL_STU(2017)601981_DE.pdf) (letzter Abruf: 01.03.2019)

11 Thünen-Institut, 15.06.2017, Auswirkungen des Brexit auf die deutsche Hochseefischerei, Studie für das EU-Parlament.
<https://www.thuenen.de/de/thema/fischerei/die-deutsche-fischereiflotte-wenige-grosse-und-viele-kleine/auswirkungen-des-brexit-auf-die-deutsche-hochseefischerei/> (letzter Abruf: 01.03.2019)

Weitere Presseveröffentlichungen zum Thema Fischereipolitik sind den folgenden Links zu entnehmen:

Der Tagesspiegel, 22.11.2018, Nach Grundsatzeinigung zur Brexit-Erklärung - Gibraltar und Fischerei bleiben ungelöste Probleme.
<https://www.tagesspiegel.de/politik/nach-grundsatzeinigung-zur-brexit-erklaerung-gibraltar-und-fischerei-bleiben-ungeloeste-probleme/23668402.html> (letzter Abruf: 01.03.2019)

Taz, 10.12.2018, Fischereipolitik der EU, Fish 'n' Brexit.
<http://www.taz.de/!5554313/> (letzter Abruf: 01.03.2019)

Die Welt, 20.11.2018, EU-Verhandlungen. Beim Fisch offenbart sich das ganze Brexit-Chaos.
<https://www.welt.de/wirtschaft/article184181714/EU-Verhandlungen-Beim-Fisch-offenbart-sich-das-ganze-Brexit-Chaos.html> (letzter Abruf: 01.03.2019)

NDR.de, 16.01.2019, Fischwirtschaft in MV fürchtet Brexit.
<https://www.ndr.de/nachrichten/mecklenburg-vorpommern/Fischwirtschaft-in-MV-fuerchtet-Brexit.brexit418.html> (letzter Abruf: 01.03.2019)

EURAKTIV.de, 04.12.2018, Brexit: Frankreich sorgt sich um Meeres-Regelungen.
<https://www.euractiv.de/section/europakompakt/news/brexit-frankreich-sorgt-sich-um-meeres-regelungen/> (letzter Abruf: 01.03.2019)

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, 16.01.2019, Agrarministerin Barbara Otte-Kinast: „Brexit hätte erhebliche Auswirkungen auf die niedersächsische Agrarbranche und die Fischerei“
<http://www.ml.niedersachsen.de/aktuelles/pressemitteilungen/agrarministerin-barbara-otte-kinast-brexit-haette-erhebliche-auswirkungen-auf-die-niedersaechsische-agrarbranche-und-die-fischerei-172930.html> (letzter Abruf: 01.03.2019)

3. Alle Branchen umfassende Quellen zum Brexit

Weitere, alle Branchen umfassende Quellen sind den folgenden Beiträgen zu entnehmen:

Prof. Gabriel Felbermayr, PhD/Dr. Jasmin Gröschl/Dr. Inga Heiland/Martin Braml/Marina Steininger, 2017, Ökonomische Effekte eines Brexit auf die deutsche und europäische Wirtschaft Studie des ifo Institut München im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie.
<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/oekonomische-effekte-eines-brexit-auf-die-deutsche-wirtschaft.html> (letzter Abruf: 01.03.2019)

BMWi, Brexit: Wichtige Informationen im Überblick.
<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Europa/brexit.html> (letzter Abruf: 01.03.2019)

Germany Trade & Invest (GTAI), GTAI-Special Brexit.
<https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Specials/special-brexit.html>
(letzter Abruf: 01.03.2019)
