

Ein Brexit ohne Deal wäre eine wirtschaftliche, kulturelle und soziale Katastrophe, vor allem für die Briten.

Überweisungen, Briefporto nach UK werden teuer. Roaming fällt wieder an.

**17.105 aktuell geltende EU-Verordnungen** müssen in britisches Recht umgewandelt werden. Das britische Parlament arbeitet dafür aber zu langsam, denn es verabschiedet im Jahr normalerweise nur 60 bis 100 Gesetze.

UK verliert Status im "Open-Skies" Abkommen. Keine Flugzeuge können aus der UK nach Europa oder in die Welt fliegen bis neues Abkommen und eigene britische Behörde zur Luftüberwachung steht.

Rund 900.000 britische Bürger leben dauerhaft in der EU, bräuchten nach rund 30 Tagen ein Visa + ggf. Arbeitserlaubnisse. ggf. Abschiebe-Wellen.

Einreise-Visa müssten in den Botschaften der EU-Länder beantragt werden. Bürokratie und Kosten völlig unbekannt.

**Euratoms-Abkommen.** Reaktoren herunterfahren. Brennelemente gehören der Euratom-Versorgungsagentur ESA. Frankreich darf ohne Abkommen keine Komponenten für den geplanten neuen Reaktor Hinkley Point C liefern. Und das gilt auch für die Vereinigten Staaten, Australien, Kasachstan, Japan, Südafrika oder Argentinien.

UK verliert europäischen Führerschein. Hunderttausende "Internationale" Führerscheine müssten ausgestellt werden. Gibt dafür nicht genug Beamte.

EU MUSS Zölle einführen - > WTO Regeln.

UK verliert Zugang zu seinem größten Exportland (50%): Der EU.

Außerdem verliert GB auch Zugang zu rund 50 internationalen Freihandelsabkommen, die die EU verhandelt hat. Etwa mit Kanada, Mexiko, Israel oder der Türkei.

UK kann Waren nicht abfertigen. Seit EU-Beitritt 1973 hat GB. 90% aller Waren, die in UK importiert wurden, aus der EU.

Hafen Dover (10.000 LKWs / Tag) schätzt - selbst bei nur 2 Min Abfertigung - ein Dauer-Stau von über 112 Kilometern

Zoll ist kompliziert: Allein für Brot, Kekse und Süßigkeiten gibt es nach Angaben des britischen Industrieverbandes CBI 13.608 unterschiedliche Kategorien. Jedes Produkt muss eingestuft und mit entsprechendem Zoll belegt werden.

77% aller Medikamente in GB und 50% der Nahrungsmittel werden importiert. Diabetes-Patienten sterben nach 2 Tagen ohne ihr Medikament.

Lebensmittel könnten in Häfen verrotten. Doug Gurr, der Chef von Amazon warnte vor kurzem vor Volksaufständen.

Ende der Dienstleistungspflicht: hunderttausende Versicherungen und Autofinanzierungen könnten ihre Gültigkeit verlieren, müssten abgewickelt werden.

LKW Fahrer aus Osteuropa können nicht mehr nach UK fahren, bräuchten jetzt Arbeitserlaubnisse.

UK braucht 80.000 Gastarbeiter pro Jahr, sonst verrotten die Früchte auf den Feldern. 90 % kommen bisher aus Osteuropa.

Grenze zwischen Nordirland & Irland musste gebaut und mit Soldaten bewacht werden.

Struktur-Vorschlag:

- Kurzes Update seit dem letzten Podcast
- Heute: "Leistungsschutzrecht" + Upload-Filter
- Aber: Brexit könnte noch schlimmer sein. Focus auf "Harter Brexit"
- Aus diesen Gründen. Was würde beim Brexit ohne Abkommen passieren? ...
  - Folgen für Güterverkehr durch Zoll
  - Mögliche Folgen durch Versorgungsnot (Lebensmittel & Medizin)  
#Horrorszenario
  - Folgen für Dienstleistungen (Speziell: UK-Bankensektor)
  - Folgen des Ende der Bewegungsfreiheit für Menschen und Branchen (u.a. Transport, Medizin, Landwirtschaft)
  - Folgen speziell im Bereich Flugverkehr
  - Folgen speziell im Bereich Landwirtschaft
  - Folgen speziell im Bereich Fischerei
  - Folgen für die Wissenschaft
  - Folgen für die Atomkraft
  - Entwertung des Pfund
  - Vermischtes: Arbeitszeitgesetz, Führerschein, Überweisungen, Roaming etc.
  - Grenzprobleme: Irland-Grenze, Gibraltar, Überseegebiete, Austritt von Schottland und / oder Nordirland
  - Perspektiven & Modelle
  - Ratifizierung

Ablauf:

00:00:00 Vorstellung

[Klabautercast über Liquid

Democracy](<https://klabautercast.de/folge-65-innerparteiliche-demokratie/> )

[EU-Kommission]([https://de.wikipedia.org/wiki/Europ%C3%A4ische\\_Kommission](https://de.wikipedia.org/wiki/Europ%C3%A4ische_Kommission) )

00:11:30 Harter Brexit

[Michel Barnier]([https://de.wikipedia.org/wiki/Michel\\_Barnier](https://de.wikipedia.org/wiki/Michel_Barnier) )

[Brexit]([https://de.wikipedia.org/wiki/EU-Austritt\\_des\\_Vereinigten\\_K%C3%B6nigreichs](https://de.wikipedia.org/wiki/EU-Austritt_des_Vereinigten_K%C3%B6nigreichs) )

[WTO](<https://de.wikipedia.org/wiki/Welthandelsorganisation> )

[Doug Gurr]([https://en.wikipedia.org/wiki/Doug\\_Gurr](https://en.wikipedia.org/wiki/Doug_Gurr) )

[UniCredit](<https://en.wikipedia.org/wiki/UniCredit> )

[UNCLOS]([https://en.wikipedia.org/wiki/United\\_Nations\\_Convention\\_on\\_the\\_Law\\_of\\_the\\_Sea](https://en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Convention_on_the_Law_of_the_Sea) )

## START:

Sollte Großbritannien einen "harten Brexit" ohne ein Abkommen wählen, würde das u.a. folgende Konsequenzen haben:

- Großbritannien würde auf den Status eines Drittlandes zurückfallen, wie z.B. Äthiopien.

## ENDE DER WAREN-FREIHEIT / DAS ZOLL-PROBLEM

- 45 % aller GB-Exporte sind physikalische Waren. Über 50% von diesen gehen in die EU.
- Britische Unternehmen, die dann in die EU exportieren wollen, müssten die gleichen Zölle zahlen, die auch alle anderen Drittländer zahlen müssen. Die EU kann diese Zölle auch nicht exklusiv für GB nach dem Austritt senken, denn die WTO-Regeln erfordern, dass die EU alle Länder gleich behandelt. Die Zölle sind je nach Produkt unterschiedlich hoch, liegen im Schnitt jedoch bei rund 5%. Für Autos sind es rund z.B. 10% fällig, für Kabeljau 8 % anfallen, Scholle 15 %, Fleischimporte fast 50 %.
- Außerdem verliert GB auch Zugang zu rund 50 internationalen Freihandelsabkommen, die die EU verhandelt hat. Etwa mit Kanada, Mexiko, Israel oder der Türkei. Zwar kann GB nach dem Brexit neue Deals aushandeln, dies dürfte jedoch Jahre, wenn nicht Jahrzehnte dauern. Zudem ist es unwahrscheinlich dass GB, wegen seiner geringen Einwohnerzahl und Wirtschaftskraft, ähnlich erfolgreich verhandeln kann, wie die EU. Die EU hat wegen der vielen Einwohner gegenüber internationalen Partnerländern mehr zu bieten.
- Andersherum wird auch Großbritannien Zölle auf EU-Produkte und gegenüber allen anderen Drittländern erheben müssen. Denn ansonsten wären die britischen Firmen billigen Importen aus der EU und Drittländern im Wettbewerb "ausgeliefert", während sie selbst ja beim Export Zölle zahlen müssen. Daher wird auch GB unmittelbar Zölle erheben müssen, um seine Wirtschaft zu schützen. Wegen der WTO Regeln muss GB gegenüber der EU die gleichen Zölle erheben wie gegenüber allen anderen Ländern der Welt. Weder darf GB die EU bevorzugen noch bestrafen.
- Mrs Hillier adds: "The idea we are hoping to become a backdoor for illegal products going into Europe, is not going to be reality.
- Zölle haben zwei Probleme. Zum einen verteuern sie die Waren für die Briten, führen also zur Inflation und gleichzeitig verteuern sie die Exporte, machen also britische Produkte in Europa gegenüber anderen EU-Produkten teurer.

- Neben diesem klassischen Problem von Zöllen kommt jedoch die Bürokratie. Anders als vor dem Eintritt in die EU 1973 hat GB heute fast keine Kapazitäten mehr, um die Zollabfertigung zu meistern. Auch ist das Volumen des Handels im Vergleich zu 1973 extrem gestiegen. Bisher kommen gut 90% aller Waren, die in UK importiert wurden, aus der EU. Sie bedurften in den letzten 50 Jahren keinerlei Zoll-Abfertigung und konnten daher im Schnitt innerhalb von unter 2 Minuten je LKW abgefertigt werden. Der wichtigste Hafen von Großbritannien, Dover, befürchtet nun, dass bei einem harten Brexit entsprechend alle 10.000 LKWs durch den Zoll müssen. Selbst in einem optimistischen Szenario, bei dem sich die Abfertigungszeit pro LKW von aktuell 2 Minuten "nur" auf 4 Minuten erhöht, würde dies einen Dauer-Stau von über 112 Kilometern bedeuten. Der Hafen von Dover, der zu den Füßen eine Steilküste gebaut ist, kann derzeit auch keine weitere Infrastruktur zur Zollabfertigung aufbauen. Der Bau der Infrastruktur bedürfte Jahre des Baus und Planung.
- Die damit verbundene, unausweichliche Zeitverzögerungen einer Zollabfertigung könnte Produktionen, die in Europa oft über Landesgrenzen organisiert sind, fast unmöglich machen. Viele Unternehmen, die eine solche verkettete Produktion haben, müssten ihre Produktionsstandorte in Großbritannien aufgeben, um eine effiziente Produktion im restlichen Europa durch Verzögerungen an der Grenze nicht zu gefährden. Dies betrifft z.B. Autokonzerne, Lebensmittelverarbeitende Betriebe, den Flugzeughersteller Boeing aber auch Zulieferer der Maschinenproduktion.
- Die Handelsforscher prognostizieren, dass die deutschen Güterexporte nach Großbritannien um rund ein Drittel schrumpfen würden. Die Importe von der Insel könnten um knapp ein Fünftel sinken. „Die zwischen Deutschland und Großbritannien gehandelten Güter sind vergleichsweise preisempfindlich“, erklärt Morgenroth. „Auch relativ kleine Preisveränderungen durch Zölle hätten deshalb einen starken Effekt auf das Handelsvolumen.“
- WTO-Regeln: Für jede einzelne Produktkategorie müssten Zölle erhoben werden. Ein Beispiel: Allein für Brot, Kekse und Süßigkeiten gibt es nach Angaben des britischen Industrieverbandes CBI 13.608 unterschiedliche Kategorien. Jedes Produkt muss eingestuft und mit entsprechendem Zoll belegt werden.
- Was den Warenhandel neben den Zöllen zusätzlich belasten dürfte, sind die sogenannten „nichttarifären“ Hürden, die durch den Austritt der Briten aus der EU entstehen. „In der Zollunion herrschen dieselben Regeln, etwa was Pestizidrückstände in Gemüse angeht“, erklärt Ifo-Forscher Felbermayr. Großbritannien könnte sich etwa neue Lebensmittelstandards geben, die nicht unbedingt mit den europäischen Standards überein stimmten. Dann müsste der Zoll an den Grenzen kontrollieren, ob die importierten Lebensmittel die Standards erfüllten, so wie es heute zum Beispiel der Fall bei grünen Bohnen aus Äthiopien ist. Ökonomen schätzen den finanziellen Schaden dieser Barrieren hoch ein. „Eine Faustregel ist, dass nichttarifäre Hürden noch einmal so stark ins Gewicht fallen wie Zölle“, sagt ESRI-Forscher Morgenroth.
- Der Eurotunnel transportiert 1,6 Millionen Lastwagen, die jedes Jahr Waren im Wert von 120 Milliarden Pfund über den Kanal transportieren. (the head of HM Revenue and Customs, Jon Thompson, sent shockwaves through Whitehall last week when he revealed that British companies would face an additional bill of around £20bn a

year in extra bureaucracy if the so-called "max fac" border option, backed by the leading Brexiters Boris Johnson and Michael Gove, was adopted.)

- It takes 24 minutes to turn around a Eurotunnel freight train full of imports from Europe at the terminal near Folkestone, before it leaves full of lorries heading for the Continent - six trains an hour 24 hours a day, 7 days a week - a quarter of all our trade with Europe, or £100bn's worth.
- Eurotunnel: 99% of traffic is completely unchecked
- So what does he understand by the Government's mantra of "as frictionless as possible"? "The 'as possible' has to go. The only way to run this is frictionlessly."
- Mit dem Austritt von UK aus der EU, könnte es Streit um den Eurotunnels geben. Frankreich wird die britischen Grenzkontrollen auf französischem Boden nicht länger hinnehmen. "The paradox is that while Brexit was mainly an anti-immigration vote, Britain could find itself welcoming more migrants tomorrow," said François Gemenne, professor at Sciences Po, who insisted there was "no reason for the border to remain in Calais".
- Die Briten haben ihre Zäune zum Eingang zum Tunnel inzwischen über 24 km ins französische Inland geschlagen. Inkl. Stacheldrahtzaun und scharfer Bewachung. 14 LKWs können parallel kontrolliert werden.
- Zudem gibt es in Großbritannien auch nicht genug Personal beim Zoll. Von den nötigen 5000 neuen Beamten seien erst 1100 angestellt, da die Ausbildung Jahre dauert. "There's got to be some wake-up call here - we've looked at even the new computer system that's supposed to be in place a year from now - it's not even got to the testing point."
- The current customs checking facility that serves both the Channel Tunnel and the Port of Dover is a few miles away up the M20 at Stop 24. It has just 82 lorry parking spaces, to serve checks on lorries with cargo heading beyond European Union destinations to or from Turkey and Morocco.
- Zudem fehlen noch tausend neue Gesetze, die vom britischen Parlament bis März 2019 verabschiedet werden müssten, damit der Grenzverkehr weiter betrieben werden kann.
- Noch ein Problem: Wenn GB seine globalen Zölle festsetzt (diese muss UK den WTO Regeln zufolge global einheitlich setzen; Ausnahmen sind nur im Rahmen von Freihandelsabkommen zulässig), haben alle 164 Mitglieder des World Trade Organisation ein Widerspruchsrecht gegen die Britische Zölle. Es kann Jahre bis Jahrzehnte dauern bis diese Konflikte verhandelt sind. Da GB allein deutlich kleiner ist, als die EU werden Drittstaaten vermutlich die GB festgelegten Zölle, Quota-Regelungen und Subventionen von GB scharf anfechten. Die Privilegien im Handel, die UK unter den großen Schirm der EU im WTO-Handel hatte, werden mit hoher Wahrscheinlichkeit verloren gehen. Ein Beispiel: Russland musste global unter WTO Regeln seine Zölle auf Lebensmittel auf 6,5 % senken, während die EU wegen seiner Größe aktuell rund 11,5% durchsetzen konnte. Sollte GB austreten, wird Russland vor WTO Gerichten dem wirtschaftlich dann gleichstarken GB vermutlich eine 6,5 % Zollgrenze abstreiten.

Max Fac Model: The idea is to employ new technologies and "trusted trader" schemes to remove the need for actual customs checks. It would mean companies would only need to

pay duties every few months rather than every time goods or services crossed the border.

Customs Partnership Model: In this proposal the UK would collect tariffs on behalf of the EU but without the need for new border checks. This would mean Britain acting on behalf of the EU when handling goods from elsewhere, such as imposing EU tariffs, then passing the money on to Brussels. The proposal would mean the UK has a frictionless border with the EU, which would help solve the headache of the Irish border question but still able to do a trade deal with non-EU countries. But as one business figure said to the FT: "It involves having two tariffs, it involves tracking goods constantly, it involves importers paying a higher tariff rate today in order to get a rebate tomorrow. "It brings lots of worries regarding cash flow and compliance — and big headaches if not done correctly." The customs partnership is thought to be the prime minister's preferred option but Foreign Secretary Boris Johnson has described it as "crazy" and said it would create "a whole new web of bureaucracy".

## **FOLGE UNSICHERHEIT DER VERSORGUNG**

- 77% aller Medikament in GB und 50% der Nahrungsmittel werden importiert.
- Diabetes-Patienten sterben nach 2 Tagen ohne ihr Medikament.
- Als Folge der Verzögerung beim Zoll könnte die Lebensmittelversorgung und medizinische Versorgung in Großbritannien zusammenbrechen.
- Das Konsortium des britischen Einzelhandels, sagt dass ein radikaler Bruch mit der EU das Risiko mit sich bringe, «dass Lebensmittel in den Häfen verrotten». Der Verband britischer Warendepots, weist darauf hin, dass GB knapp die Hälfte all seiner Lebensmittel aus dem Ausland einführt. Und von diesen kommen rund 80 Prozent aus Europa.
- Aber auch die britische Lebensmittelherstellung ist in Gefahr: Viele britische Hersteller brauchen, oft mehrmals am Tag, Zulieferungen frischer Zutaten aus anderen EU-Ländern. Falls diese Lieferungen ausblieben könne die britische Lebensmittelbranche „in 18 bis 36 Stunden“ komplett zum Stillstand kommen so ein Experte. Auch ein „Bevorraten“ sei keine Lösung in der Lebensmittelbranche, da Speicherkapazitäten und Kühlhäuser nicht so groß seien und maximal das Problem für wenige Stunden bis Tage hinauszögern. Der Sprecher einer Supermarkt-Kette nannte die Äußerungen der Regierung zur erforderlichen Vorratsanschaffung durch die Branche „echt lächerlich“. Die These der Regierung sei „vollkommen naiv“ und zeige nur, wie wenig die Regierung verstehe von realen Abläufen in diesem Bereich.
- Doug Gurr, der Chef von Amazon warnte vor kurzem vor Volksaufständen.
- Noch dringlicher gilt all das für Medikamente, wo eine Verzögerung zu Todesfällen führen kann. Die Lösung der Regierung, notfalls mit Militärflugzeugen den Stau bei der Zollabfertigung zu umgehen, halten Experten angesichts der hohen Menge an Lieferung und dem hohen Grad der Verteilung im gesamten Land für illusorisch. „Für rund 700000 diagnostische Tests im Jahr benötigt das Gesundheitswesen in GB Radioisotopen, die jedoch nur von kurzer Haltbarkeit sind.“ Auf deren prompte und stete Lieferung vom Kontinent sei man auf der Insel angewiesen: „Die können nicht gelagert werden. Und sie werden hier nicht hergestellt.“

## **ENDE DER DIENSTLEISTUNGSFREIHEIT**

- Anders als beim Warenhandel, garantieren die WTO-Regeln keinen Marktzugang für Dienstleistungen. Also etwa für Banken, Versicherungen, Baufirmen, Handwerker, internationale Anwaltskanzleien und andere Dienstleister.
- Aktuell können die Briten Ihre Dienstleistungen noch frei in ganz Europa verkaufen. Davon hatte vor allem der Finanzsektor profitiert der hunderttausende Jobs in London und vielen anderen britischen Städten schuf. Nach einem Brexit gilt das nicht mehr.
- Unmittelbar würden hunderttausende Versicherungen ihre Gültigkeit verlieren und / oder könnten teuer werden. Dies gilt sowohl für Versicherungen von Europäern, die von britischen Unternehmen eingekauft wurden, als auch für Briten, die anderen EU-Ländern einkauften.
- „Das kann auch für die Endkunden unangenehme Folgen haben“, sagt Borchert. So könnten etwa die Kredite, die Finanzdienstleister der deutschen Autohersteller für den Kauf von Neuwagen vergeben, teurer werden.

## BANKEN

- Der europäische Binnenmarkt für Dienstleistungen garantiere bisher das sog. „passporting“. Das heißt, dass jede europäische Bank ihre Dienstleistung europaweit anbieten kann, ohne den Bedarf für eine lokale Niederlassung.
- Banken die in der EU Ihre Geschäfte anbieten wollen unterliegen der Europäische Bankenaufsichtsbehörde (EBA) und der Europäischen Zentralbank (wenn sie aus Ländern der Euro-Zone stammen). Banken müssen ihren Sitz in den EU-Ländern haben und auch „hauptsächlich“ von dort aus operieren.
- Faktisch bedeutet dies, dass britischen Banken, die weiterhin ihre Dienstleistungen anbieten wollen, entweder den Hauptsitz in einen der 27 anderen EU-Staaten verlegen müssen oder zumindest eine Niederlassung dort eröffnen müssen, die das europäische Geschäft von dort aus abwickelt.
- Aktuell buhlen diese EU-Städte um die aus London abwandernden Banken:



- Die Aufsichtsbehörde "Financial Conduct Authority" sagt, dass etwa 5.500 Finanzunternehmen in GB aktiv sind und die "British Bankers Association" schätzt den reinen Exportanteil der Branche im Jahr 2014 auf mehr als 20 Milliarden Pfund
- Unter der Annahme, dass es kein gleichwertiges Abkommen zum Binnenmarkt gibt, schätzte die Lobbygruppe "CityUK", dass britische Finanzunternehmen 35.000 Arbeitsplätze abbauen könnten.
- Betroffen sind nicht nur Jobs in London, denn die Unternehmen haben sich auf zahlreiche große Städte verteilt. Die folgende Grafik zeigt den Anteil der Jobs der Finanzbranche für große britische Städte.



- Viele glauben, dass das Beispiel "Schweiz" doch beweise, dass man auch erfolgreiche Banken außerhalb der EU anbieten könnte. Tatsächlich ist es jedoch so, dass die Banken in der Schweiz nur Dienstleistungen für bzw. in der Schweiz anbieten können. Die Geschäfte für Europa wurden bisher - ironie der Geschichte - aus London angeboten.
- Getroffen wäre GB auch durch den Wegfall durch die globalen EU-Handelsabkommen. Denn auch diese enthalten spezielle Deals für (Banken-)Dienstleistungen. Etwa im Handelsabkommen mit Hongkong.

## ENDE DER PERSONENFREIHEIT

- Rund 900.000 britische Bürger die dauerhaft anderen EU-Länder leben, bräuchten nach rund 30 Tagen ein Visa, um dauerhaft in diesen Ländern wohnen zu können. Diejenigen, die arbeiten, bräuchten zudem Arbeitserlaubnisse. In Extremfällen könnte es zu größeren Abschiebe-Wellen kommen.

- Drei Millionen EU-Bürger in Großbritannien würden ohne Austrittsvereinbarung unmittelbar zu illegalen Einwanderern werden, also ihr Aufenthalts- und Arbeitsrecht verlieren.
- Britische Urlauber und in der EU lebende Briten müssten private Krankenversicherungen abschließen, weil der EU-Gesundheitspass sie nicht mehr einbezieht.
- Rund 300.000 britische Bürger leben in Spanien, darunter sehr viele Rentner, die den Tatsache nutzen, dass die UK die Rente überall im EU-Gebiet auszahlt. Nach dem Austritt wäre dies nach aktueller Gesetzeslage nicht mehr der Fall und die staatliche Rentenversicherung, muss die Auszahlung beenden. Eine gewaltige Rückwanderungswelle wäre die Folge.
- Wer fünf Jahre in UK gelebt hat, kann eine Aufenthaltsberechtigung beantragen.
- Wer sichergehen will, beantragt als EU-Bürger in Großbritannien möglichst rasch einen britischen Pass. Der kostet 1.236 britische Pfund

## VISA

- Als Drittland wird für die Einreise in die EU ein kostenpflichtiges Visum fällig.
- Weitere VISA werden fällig, wenn längere Aufenthalte geplant sind.
- Weitere VISA werden fällig, wenn eine Arbeitsaufnahme in der EU geplant wird.
- Eine Einreise ohne Visa wird nicht mehr möglich sein.
- Visa müssen bei den jeweiligen Botschaften in UK gestellt werden.
- All dies verursacht Kosten, Bürokratie und Wartezeiten.

## PERSONALNOTSTAND ÄRZTE

- Es fehlt an allem: Ärzten, Krankenschwestern. Die Leiter von 68 führenden Notaufnahmezentren in England schrieben Anfang des Jahres in einem offenen Brief, seit Dezember hätten 90.000 Patienten in den Krankenwagen, die sie anlieferten, untersucht werden müssen, weil in den Krankenhäusern für sie kein Platz mehr war. Die Lage ist verzweifelt. Tausende von Operationen mussten storniert werden. Ursache ist, dass den britischen Pflegediensten der Kommunen bereits jetzt zehntausende Mitarbeiter fehlen. Daher bleiben zu viele Patienten im Krankenhaus, die deshalb keine neuen Patienten mehr aufnehmen können.
- Die Statistik spricht Bände: Zwischen 2012 und 2016 beliefen sich Neueinstellungen im Krankendienst etwa aus Spanien im Schnitt auf 1966 pro Jahr – diese Zahl fiel zwischen Oktober 2016 und September 2017 auf 104; aus Rumänien kamen statt vormals 1604 nur noch 216 Fachkräfte, aus Italien 187 (vorher 1325), aus Portugal 73 (vorher 1127), aus Polen 34 (vorher 305). Zum ersten Mal überstieg allgemein im Jahr 2017 die Zahl der den Dienst Verlassenden die der Neueinstellungen.

## PERSONALNOTSTAND LKW-FAHRER

- Da sich der Mangel an Lkw-Fahrern in Großbritannien verschärft, war dies eine kritische Quelle für Fahrer. Laut RHA ist die britische Transportbranche zu sehr auf Fahrer aus Osteuropa angewiesen. Es ist unklar, ob ein neues Abkommen zwischen

dem Vereinigten Königreich und der EU die Freizügigkeit der Arbeitnehmer einschließen wird.

- In reality the UK Economy would come to a standstill without EU workers working in the transport industry.

## PERSONALNOTSTAND LANDWIRTSCHAFT

- GB Landwirtschaft braucht 80.000 Feldarbeiter jedes Jahr, um in der Saison die Früchte zu ernten. In vielen Bereichen, wie Salatköpfe oder Beeren geht dies bisher nicht ohne Maschinen.
- Schon im Jahr 2017 sind wegen dem anstehenden Brexit die Zahl der Gastarbeiter bereits um 17 % gefallen. Ein Teil der Ernte ist deshalb bereits auf dem Feld verrottet.
- Aufgrund der geringen Arbeitslosigkeit, der Schwere der Arbeit und der geringen Bezahlung sind alle Versuche die Gastarbeiter durch Briten zu ersetzen, bisher gescheitert. Von Januar bis Mai 2017 wurden 13.400 Feldarbeiter in GB angestellt. Von diesen waren 14 britisch.
- Rund 90% der Gastarbeiter kommen aus der EU. Für sie wären in der Zukunft aufwendige und vermutlich kostenpflichtige Arbeits-Visa nötig. Da diese von den Gastarbeitern selbst vorab beantragt und bezahlt werden müssen, erzeugt dies eine große abschreckende Wirkung.

## FLUGVERBINDUNGEN

- Der internationale Flugverkehr ist in sogenannten "Open-Skies" Abkommen geregelt. Der wichtigste ist der zwischen der EU und den USA. Großbritannien wird mit einem Austritt aus der EU automatisch aus Open-Skies austreten, da dieses nur für Mitgliedsstaaten gilt.
- Anders als im Warenhandel, gibt es beim Flugverkehr keinen globalen Basis-Vertrag. Ohne "Open-Skies"-Abkommen darf kein Flugzeug zwischen GB und EU-Städten fliegen.
- Zusätzlich müssen Fluggesellschaften, die innereuropäische Flüge anbieten wollen zu mindestens 50% in der Hand europäischer Eigentümer sein. Die populäre Fluggesellschaft Ryanair ist das zurzeit noch nicht. Auch andere Fluggesellschaften sind teilweise betroffen und müssen ihre Eigentümerstrukturen verändern.
- Darüber hinaus regelt die EU-Behörde für Flugsicherheit (EASA; englisch European Aviation Safety Agency) die europäische Flugsicherheit in der Europäischen Union für die zivile Luftfahrt. Sie wurde am 2002 gegründet. Die EASA hat die Aufgabe, einheitliche und hohe Sicherheits- und Umweltstandards auf europäischer Ebene zu erstellen und zu überwachen. Des Weiteren gehören unzählige Vorschriften, Aktualisierungen, Inspektionen, Standardisierungen sowie viele Sprachen dazu. Würde GB aus der EU austreten, müsste GB eine eigene Behörde aufbauen, was Jahre in anspruch nehmen dürfte.

## LANDWIRTSCHAFT

- Die Bauern in GB verlieren 100% der europäischen Subventionen (3,1 Mrd. Euro / Jahr). Diese könnten zwar durch nationale Subventionen ersetzt werden. Ob dies auch passiert, ist nicht sicher.
- Exporte in die EU wären plötzlich extrem teuer
- Importe müssen sich ebenfalls verteuern, um lokale Bauern zu schützen.

## FISCHEREI



Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) des Vereinigten Königreichs

- Derzeit werden die Fangmöglichkeiten in den EU-Gewässern unter den Mitgliedstaaten nach einem historischen Schlüssel verteilt, der die Fangzusammensetzung der EU-Flotten in den Jahren 1973-1978 widerspiegelt. Nach dem Prinzip der sogenannten „relativen Stabilität“ erhalten die Mitgliedstaaten einen bestimmten (und immer gleichen) prozentualen Anteil an den jährlich festgelegten Fangquoten.
- Die Gewässer Großbritanniens (Ausschließliche Wirtschaftszone, AWZ) beherbergen allerdings außerordentlich reiche Fanggründe. Folglich erwirtschaften Fischereifahrzeuge anderer EU-Staaten in der britischen AWZ häufig einen großen Teil ihrer zugeteilten Fangquoten – und zwar deutlich mehr als umgekehrt.
- GB hat die zweithöchste Fangquote in der EU, ihre Rechte aber teilweise an EU-Firmen verkauft.
- 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.
- 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)
- UK verarbeitet zurzeit viele Fische anderer EU Staaten. Mit Import und Export Zöllen ist dieser Wirtschaftszweig gefährdet.

- Die Dänen berufen sich auf historische Zugangsrechte, die ihrer Meinung nach bis ins 15. Jahrhundert zurückreichen. Die Dänen wollen zur Verteidigung UNCLOS in Stellung bringen, das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen, das die Staaten dazu anhält, traditionelle Fischereirechte benachbarter Länder innerhalb ihrer Hoheitsgewässer zu respektieren. Sollten sich die Briten sträuben, empfiehlt Niels Wichmann, Chef der dänischen Fischerverbands, ein Druckmittel: die Blockade des Verkaufs von britischem Fisch auf dem Kontinent. Der Anspruch der Briten auf die Reichtümer ihrer Hoheitsgewässer sei Nonsens.

### FOLGEN FÜR DIE WISSENSCHAFT

- Verlust an der Teilnahme an Europäischen Fördertöpfen
- Verlust an Vernetzung mit EU-Forschern
- Keine Teilnahme mehr an ERASMUS Austausch-Programmen für UK-Bürger
- An britischen Universitäten arbeiten 31.000 Akademiker aus anderen EU-Staaten.
- Wer mehr als 30.000 Pfund im Jahr verdient (ungefähr 35.000 Euro), bekommt in Großbritannien als Fachkraft leicht ein Visum. Etwa 26 Prozent der EU-Akademiker verdienen aber weniger.

### FOLGEN FÜR DIE ATOMKRAFT IN UK

- Die Atomkraftwerke in UK laufen bisher im Rahmen des Euratoms-Abkommens. Wenn UK aus der EU austritt, braucht es dafür ein Nachfolgeabkommen. Bis dahin müsste UK im Extremfall seine Reaktoren herunterfahren. (Alle Brennelemente in europäischen Kernkraftwerken der Euratom-Versorgungsagentur ESA. Alle Verträge laufen über sie: Ob Vereinigtes Königreich, Frankreich oder Deutschland, jeder hat nur das Recht, die Brennelemente zu nutzen. Wenn das Vereinigte Königreich Euratom verlässt, gibt es kein Abkommen mehr über nukleare Zusammenarbeit mit den verbleibenden Euratom-Ländern. Dann darf Frankreich beispielsweise keine Komponenten für den geplanten neuen Reaktor Hinkley Point C liefern oder spaltbares Material. Und das gilt auch für die Vereinigten Staaten, Australien, Kasachstan, Japan, Südafrika oder Argentinien.)

### ENTWERTUNG DES PFUNDS

Since the Brexit news, sterling has dropped over 10% in value making the purchase of goods in mainland EU 10% more expensive relatively. There is a second impact which is that fuel in the UK is purchased in \$ Dollars making the same equivalent litre of fuel also more expensive.

### WEITERE FOLGEN / SONSTIGES

- Working time directive: The UK will have to bring in its own version of Working Time Directive (WTD) or continue to support the EU version. Whichever happens, it is highly likely a driver leaving the UK will have to comply with the current EU working time directive to be able to drive within Europe.
- Roaming & Briefe würde sofort wieder teuer werden, weil UK nicht mehr EU ist.
- Der europäische Führerschein verlöre seine Gültigkeit. Britische Bürger müssten sich einen "Internationalen Führerschein" ausstellen lassen, um legal in Europa ein Auto zu fahren. Rund sieben Millionen solcher Dokumente pro Jahr müssten gedruckt werden. Vorab müssten die Anträge jedoch zunächst bearbeitet werden.
- UK-Bürger brauchen bei Reisen in die EU eine neue Auslands-Krankenversicherung. Die Europäische Krankenversicherungskarte entfällt für sie. Wahrscheinlich bedeutet das auch ein Anstieg der Kosten für die britischen Krankenversicherung.
- Überweisungen zwischen UK und der EU würden nun als internationale (statt bisher innereuropäische) Überweisung gelten. Die Preise sind nicht mehr von entsprechenden EU-Regelungen geschützt und werden vermutlich steigen.
- EU-Bürger in UK verlieren ihre lokalen Ansprüche auf Rentenversicherungen & Krankenversicherungen (Da kein britischer Bürger mehr), sowie andere "Bürgerrechte", die bisher als EU-Bürger da waren. Wer Eigentum erworben hat steht teilweise vor den Trümmern seiner Existenz. Rückkehr nach Deutschland aber ab gewissem Alter auch problematisch. (und vice versa)
- Europäisches Recht: 17.105 aktuell geltende EU-Verordnungen müssen in britisches Recht umgewandelt werden. Das britische Parlament arbeitet dafür aber zu langsam, denn es verabschiedet im Jahr normalerweise nur 60 bis 100 Gesetze.
- Der Gerichtshof der Europäischen Union

## GRENZPROBLEME

### GIBRALTAR

Wenn GB aus der EU austritt kommt es auch zu einer EU Außengrenze zwischen der britischen Exklave Gibraltar in Spanien. In und aus dieser Stadt pendeln aktuell tausende Menschen vor und zurück. Briten und Spanier. Auch hier hätte eine "harte" Grenze fatale Folgen für die Menschen.

### DAS BRITISCHE ÜBERSEEGBIET ANGUILLA

Das britische Überseegebiet Anguilla wird hart vom Brexit betroffen sein, da auch hier eine harte Grenze entsteht. Bisher wird Anguilla über die französische Nachbarinsel mitversorgt - inkl. Trinkwasser. Ein harter Brexit kann hier für noch unvorhersehbare Probleme sorgen. Sogar eine Schließung der Insel steht zur Debatte.

### NORDIRLAND / IRLAND

- "Let's get back control of our country". Kontrolle können Länder jedoch nur durch Grenzen ausüben. Kontrolle über Grenzen bedeutet Kontrolle über Zölle, Steuern und Gesetze.
- Wenn UK aus der EU austritt, wird es eine EU-Außengrenze zwischen Nordirland und Irland geben. Um Schmuggel mit Waren oder Menschenhandel und Zollbetrug zu verhindern, wären bei einem Brexit eine dauerhafte, feste Grenze und Grenzkontrollen, wie etwa an der Landesgrenze zu Weißrussland oder der Türkei unvermeidbar. Dies würde jedoch den Friedensprozess zwischen Irland und Nordirland beenden, weil viele Menschen die in Nordirland leben sich zu Irland zugehörig fühlen und umgekehrt. Der Wegfall der Grenze hatte diesen blutigen Konflikt entschärft, der durch den Austritt GB wieder entfachen könnte.
- Selbst ohne den Konflikt könnte für Irland der harte Brexit extrem negative Folgen für Irland haben. Derzeit verschickt Irland einen Großteil seiner Waren über GB nach Europa. Träte GB aus der EU aus, müsste Irland seine Waren zunächst in GB verzollen und dann erneut beim Transfer von GB in die EU erneut. GB würde sich von einer Brücke nach Europa zu einer Barriere nach Europa entwickeln. Fährunternehmen bauen bereits erste direkte Schiffsverbindungen von Irland nach Frankreich auf.
- Irland bereitet bereits den Bau einer Grenze vor.
- Jeden Monat fahren 177.000 Lastwagen über die nicht sichtbare Landesgrenze, 208.000 Lieferwagen und 1,85 Millionen Autos.
- Verlust: Der Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH)
- Verlust: Europäische Gerichtshof für Menschenrechte (Kritisierte u.a. Massenüberwachung von GB)
- Verlust: Kein Zugang zu EUROPOL & EUROPÄISCHER HAFTBEFEHL
- Verlust: Militärische Zusammenarbeit mit der EU

## AUSTRITT SCHOTTLANDS ODER NORDIRLAND AUS DEM UK?

Beide Optionen werden diskutiert.

## ALTERNATIVEN:

### SCHWEIZ

Die Schweiz zum Beispiel lehnt 1992 den EWR ab. Die Regierung in Bern handelte deshalb über die kommenden zwei Jahrzehnte mit Brüssel mehr als 120 bilaterale Abkommen aus, die der Schweiz gleichfalls eine weitgehende (nicht identische!) Teilnahme am EU-Binnenmarkt ermöglichen - allerdings insbesondere nicht, wenn es um Dienstleistungen geht. Die Schweiz hat keinen Zugang zu Finanzdienstleistungen.

Es wäre hochkompliziert, ein solches Modell neu zu schaffen. Und es gibt keinen Grund für die Annahme, dass es mit dem Vereinigten Königreich schneller gehen würde.

Die Schweiz hat keinen Zugang zur Zoll-Union und damit auch nicht zu den weltweiten Handelsabkommen.

Die Schweiz ist Schengen-Mitglied und nutzt (noch) die freie Personenfreizügigkeit gegenüber der EU. 2014 hat die Schweiz in einer Volksabstimmung für einen Austritt gestimmt. Wenn die Schweiz (oder die EU nach Abweisung ihrer Bürger) das Freizügigkeitsabkommen kündigt hat das Folgen. Denn das Abkommen eines von sieben Abkommen, die die Schweiz 1999 mit der EU im Rahmen des "Bilaterale-I-Paket" geschlossen hat. Die einzelnen Abkommen sind durch die Guillotine-Klausel miteinander verknüpft. Das hieße, bei der Kündigung eines Abkommens, würden auch die übrigen außer Kraft gesetzt werden. Diese sieben Abkommen sind:

Personenfreizügigkeit

Technische Handelshemmnisse (auch MRA – «Mutual Recognition Agreement» – genannt)

Öffentliches Beschaffungswesen

Landwirtschaft

Landverkehr

Luftverkehr

Forschung

## NORWEGEN / ISLAND / LIECHTENSTEIN

Norwegen ist Mitglied im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) und im Schengen-Raum, aber nicht in der EU. Norwegens Politiker beschreiben ihr Land mitunter als stimmlosen Befehlsempfänger. Es zahlt (mehr!) Beiträge und setzt Regeln aus Brüssel wie ein EU-Mitglied um, ohne mitzuentcheiden. Nach Informationen der norwegischen Regierung und der norwegischen Vertretung bei der EU entspricht der Pro-Kopf-Beitrag der Norweger etwa dem Pro-Kopf-Beitrag Großbritanniens für die EU. (Norwegen hat 5 Mio Einwohner, UK 65!).

Norwegen leistet außerdem Beihilfen an ärmere EU-Staaten, die von Zeit zu Zeit neu ausgehandelt werden, und zahlt auch in eine Reihe von EU-Programmen ein, an denen es selbst teilnehmen will, zum Beispiel das Erasmus-Programm für den Austausch von Studierenden.

Zudem hält es sich an die Grundfreiheiten des gemeinsamen Markts und lässt EU-Bürger uneingeschränkt ins Land, was Brexit-Befürworter nicht mehr wollen. Landwirtschaft und Fischerei sind jedoch außen vor. Bedeutet Schutz der eigenen Fischerei, aber keinen Export!

Im Unterschied zur EU-Vollmitgliedschaft fehlen jedoch die Bereiche Agrar, Fischerei, Zollunion, Handel, Justiz- und Innen- sowie die Außen- und Sicherheitspolitik.

Die norwegischen Exporte unterliegen **Zollkontrollen**, weil Norwegen kein Mitglied der Europäischen Zollunion ist, der neben den EU-Mitgliedsstaaten Andorra, Monaco und San Marino angehören. "Großbritannien wäre (nach dem Norwegen Modell) außerhalb der Europäischen Zollunion, und wir würden den Zugang zu allen EU-Handelsabkommen mit 53 Märkten weltweit verlieren"

## TÜRKEI

Im Gegensatz zu Norwegen ist die Türkei Mitglied der Europäischen Zollunion, nicht aber der EWR und nicht Schengen. Die Regelungen zwischen der Türkei und der EU decken Industriegüter und verarbeitete landwirtschaftliche Erzeugnisse ab, so dass für diese Waren keine Zollkontrollen notwendig sind. Doch landwirtschaftliche Rohstoffe oder Dienstleistungen fallen nicht unter die Regelungen, und in Bereichen, wo die Türkei Zugang zum EU-Binnenmarkt hat, muss sie auch selbst Regeln durchsetzen, wie sie innerhalb der EU gelten.

Zudem muss die Türkei die Zolltarife der EU für Drittländer übernehmen. Ankara hat aber kein Mitspracherecht bei der Festlegung der EU-Außenhandelspolitik. Die Türkei kann zwar im Prinzip eigene Handelsabkommen vereinbaren, sie ist aber an die Außenzölle der EU gebunden. Zudem muss die Türkei die Freihandelsabkommen der EU, wie beispielsweise mit Südkorea, akzeptieren, ohne dass der Drittstaat der Türkei aber den Zugang zu gleichen Bedingungen gewähren muss.

## UKRAINE

Hier hat die EU im Jahr 2014 ein Assoziationsabkommen mit einem sogenannten tiefgehenden und umfassenden Freihandelsabkommen abgeschlossen, das der Ukraine großzügigen Zugang zum Binnenmarkt gewährt. Gleichzeitig verpflichtet sich die Ukraine, ihre Gesetze in einer Vielzahl an Bereichen des Binnenmarkts mit jenen der EU zu harmonisieren. Konkret geht es um etwa 300 EU-Richtlinien und -Verordnungen, an die sich die Ukraine anpassen muss. Der „Clou“ des Ukraine-Abkommens ist aber, dass die Personenfreizügigkeit nicht in das Paket mit eingeschneuert ist. Diese Trennung der vier Grundfreiheiten ist ein Novum, galten doch Freizügigkeit für Waren, Dienstleistungen, Kapital und Personen für den Zugang zum Binnenmarkt zuvor als untrennbar. Im Fall der Ukraine wurde diese Einschränkung jedoch von Seiten der EU angestrebt.

Außerdem: Keine Loslösung vom Europäischen Gerichtshof.

## KANADA

Der Vertrag mit Kanada gilt als das umfassendste Freihandelsabkommen der EU mit einem Drittstaat. Die Verhandlungen haben rund sieben Jahre benötigt.

Mit dem Abkommen werden Zölle für Industrieprodukte und die meisten Agrargüter abgebaut. Finanzdienstleistungen sind jedoch nicht eingeschlossen. Bedeutende nicht-tarifäre Handelshemmnisse bleiben ebenfalls bestehen. Kanadische Exporteure müssen den Produktstandards und technischen Anforderungen der EU nachkommen. In diesem Fall könnte Großbritannien eine eigenständige Außenhandelspolitik verfolgen. Ein Freihandelsabkommen gewährt aber einen geringeren Zugang zum Binnenmarkt als die EU-Mitgliedschaft.

Weil es keine Zollunion wäre, müssten beispielsweise Güter gemäß dem Ursprungslandprinzip zertifiziert werden. (Mind. 50% eines Autos muss aus UK kommen. Aufwendige Nachweise nötig!)

# Europas Bündnisse

