

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Karlheinz Busen, Christian Dürr, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Karsten Klein, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Wolfgang Kubicki, Konstantin Kuhle, Alexander Kulitz, Ulrich Lechte, Oliver Luksic, Christoph Meyer, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Dr. h. c. Thomas Sattelberger, Christian Sauter, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Linda Teuteberg, Michael Theurer, Dr. Andrew Ullmann, Gerald Ullrich, Johannes Vogel (Olpe), Sandra Weeser, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

Folgen des Brexit für Deutschland und Europa: Verkehr und digitale Infrastruktur

Am 23. Juni 2016 stimmten 51,9 Prozent der britischen Wähler im sogenannten Brexit-Referendum für den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union (Brexit). Dieser Tag markiert eine historische Zäsur in der Geschichte der europäischen Integration, für die es keine Präzedenzfälle gibt.

In der Folge teilte das Vereinigte Königreich dem Europäischen Rat am 29. März 2017 mit, dass es gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union aus der EU auszutreten beabsichtigt. Damit begann eine Frist von zwei Jahren, die am 29. März 2019 mit dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union enden wird.

Gegenwärtig laufen die Verhandlungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der Europäischen Union über die Bedingungen des Austritts sowie die zukünftigen Beziehungen. Unabhängig davon, wie die Verhandlungen ausgehen, wird deren Ergebnis das Leben von Millionen Menschen über viele Jahre prägen.

Die europäische Integration hat Europa Frieden und Wohlstand gebracht und zu einem bislang beispiellosen Grad an Zusammenarbeit und Verflechtung der EU-Mitgliedstaaten geführt. Ob auf Reisen, beim Schüleraustausch, im Geschäftsleben oder in Wissenschaft und Forschung, zahlreiche Bürger, Unternehmen, staatliche wie nichtstaatliche Institutionen auf beiden Seiten des Ärmelkanals profitieren täglich von den Erleichterungen, welche der europäische Integrationsprozess gebracht hat.

Die Entscheidung des Vereinigten Königreichs, die Europäische Union zu verlassen, konfrontiert all diese Akteure mit erheblichen Unsicherheiten. So fürchten zahlreiche EU-Bürger, die sich im Rahmen der Arbeitnehmerfreizügigkeit entschieden haben, ein Leben in Großbritannien aufzubauen, nun um ihre sicher geglaubten Rechte. Mittelständische Betriebe müssen damit rechnen, dass neue Handelshemmnisse entstehen und sehen ihre langfristigen Planungen dadurch erschwert, dass sie keine Klarheit über die zukünftige Anwendbarkeit von EU-Recht haben. Hochseefischer sind in ihrer Existenz bedroht, weil das bestehende System der Fangquoten teilweise außer Kraft gesetzt werden wird. Universitäten und Bildungseinrichtungen können derzeit nicht abschätzen, ob die grenzüberschreitende Forschung weiterhin im selben Maße möglich sein wird und ob Bildungsabschlüsse auch in Zukunft gegenseitige Anerkennung erfahren werden. Die Luftverkehrsindustrie benötigt zur reibungslosen Fortsetzung des Flugbetriebs ein neues Luftverkehrsabkommen, da der Sektor von den Regularien der Welthandelsorganisation (WTO) ausgenommen ist. Nicht zuletzt müssen sich auch staatliche Institutionen und Behörden auf erhebliche Veränderungen einstellen.

In den am 29. April 2017 vom Europäischen Rat verabschiedeten Leitlinien zu den Brexit-Verhandlungen wurden nationale Behörden, Unternehmen und andere Akteure aufgefordert, alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um sich auf die Folgen des Austritts des Vereinigten Königreichs vorzubereiten.

Diese Vorbereitungen werden dadurch erschwert, dass es nach wie vor keine Sicherheit über das zu erwartende Austrittsszenario gibt. Ob „cliff-edge Brexit“, „hard Brexit“, ein Freihandelsabkommen nach dem Vorbild des Umfassenden Wirtschafts- und Handelsabkommens CETA oder gar ein Verbleib Großbritanniens im Binnenmarkt und der Zollunion, jedes dieser Szenarien hätte völlig andere Konsequenzen für die Betroffenen. Knapp sechs Monate vor dem Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union und knapp zweieinhalb Jahre vor dem zu erwartenden Ende der Übergangsphase gibt es mehr Fragen als Antworten. Zugleich stocken die Verhandlungen und die Wahrscheinlichkeit für ein No-Deal-Szenario, das unweigerlich zu großen Verwerfungen würde, steigt unaufhörlich.

Die Fragesteller sind der Auffassung, dass unsere Bürgerinnen und Bürger ein Recht darauf haben, Antworten auf diese drängenden Fragen zu bekommen. Sie müssen sich darauf verlassen können, dass ihre Interessen im Zuge der Brexit-Verhandlungen gewahrt bleiben. Und sie haben Anspruch darauf, dass die Bundesregierung sich auch auf einen ungeordneten Brexit vorbereitet, ihnen Rechenschaft über den Stand dieser Vorbereitungen leistet und sie in ihren eigenen Vorbereitungen unterstützt.

Obwohl die Fragesteller bereits am 27. April 2018 eine umfassende Große Anfrage an die Bundesregierung richteten, um Antworten auf diese Fragen zu bekommen, steht eine Reaktion der Bundesregierung weiterhin aus und ist mit der Frist 31. Mai 2019 versehen worden. Die Antwort der Bundesregierung müsste dadurch erst zwei Monate nach einem erfolgten Brexit dem Deutschen Bundestag und den Bürgerinnen und Bürgern vorliegen. Auch hat der Deutsche Bundestag als zentraler Ort der politischen Debatte in Deutschland sich noch nicht in ausreichendem Maße mit den Folgen des Brexit beschäftigt. Währenddessen bereitet die britische Regierung sich öffentlichkeitswirksam auf den ungeordneten Austritt vor, publiziert „technische Hinweise“ an Bürgerinnen und Bürger sowie zahlreiche Branchen und Sektoren der Wirtschaft und des öffentlichen Lebens, um für alle Eventualitäten gewappnet zu sein. Auf eine entsprechende Reaktion der Bundesregierung wartet man bisher vergeblich. Ziel dieser Kleinen Anfrage ist, mehr über den aktuellen Stand der Vorbereitungen der Bundesregierung zu erfahren und endlich eine öffentliche Debatte über die Folgen des Austritts für Deutschland zu ermöglichen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie beabsichtigt die Bundesregierung die deutsche Schifffahrt und die deutschen Seehäfen vor möglichen Nachteilen hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit zu schützen, wenn Großbritannien nach einem Brexit möglicherweise EU-Flaggen von innerbritischen Seetransporten (Kabotage) ausschließt und/oder weniger strenge Umwelt-/CO₂-Abgaben erhebt als die EU?
2. Wie beabsichtigt die Bundesregierung nach einem Brexit sicherzustellen, dass die (marktführenden) britischen Sicherheitsfirmen ihre Zulassung in der EU nicht verlieren und weiter an Bord von Schiffen unter EU-Flagge zum Schutz gegen Piraterie eingesetzt werden dürfen?
3. Wie beabsichtigt die Bundesregierung mit möglichen Zollschränken, die den maritimen Verkehr beeinflussen, umzugehen?
Sind von Seiten der Bundesregierung Aufstockungen bei Personal, für neue Zollgebäude, Informationstechnik und Abfertigungsterminals geplant?
4. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung treffen, wenn die gegenseitige Anerkennung von Reedereien, also Kabotagerechte und Qualifizierungsnachweise für Seeleute, aufgehoben werden sollten.
5. Setzt sich die Bundesregierung dafür ein, dass Großbritannien seine Stimme in der europäischen Sicherheitsagentur EMSA behält?
6. Wie hoch wird nach Einschätzung der Bundesregierung der gesamtwirtschaftliche Schaden in der Transport- und Logistikbranche durch Marktbarrieren und Wettbewerbsnachteile infolge des Brexit ausfallen?
7. Wie schätzt die Bundesregierung die Wettbewerbsverzerrungen durch ungleiche Exportkontrollvorschriften auf den Bereich Transport und Logistik ein?
8. Soll nach Einschätzung der Bundesregierung die EU-Lizenz als Marktzugangsvoraussetzung durch ein anderes Dokument ersetzt werden?
Wenn nicht, werden nach einem Austritt Großbritanniens aus der EU im bilateralen Straßengüterverkehr weiterhin EU-Lizenzen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 gegenseitig anerkannt?
9. Sollte die EU-Lizenz oder ein entsprechendes Folgedokument künftig als Marktzugangsberechtigung gegenseitig anerkannt werden, ist nach Einschätzung der Bundesregierung dann vorgesehen, dass trotz des Drittlandstatus Großbritanniens Kabotageverkehre gemäß der Artikel 8 und 9 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 gegenseitig gestattet werden?
10. Müssen britische Transportunternehmen weiterhin die EU-Marktzugangsvoraussetzungen als Unternehmer, Verkehrsleiter und bezüglich der fachlichen Eignung erfüllen?
Wenn nein, sieht die Bundesregierung hierin nicht einen Präzedenzfall, für andere Drittstaaten ebenfalls entsprechende nicht kontingentierte Marktzugangsbedingungen für die Europäische Union zu fordern?
11. Sollte die EU-Lizenz oder ein entsprechendes Folgedokument künftig als Marktzugangsberechtigung nicht anerkannt werden, wird die Bundesregierung ein Verhandlungsmandat mit Großbritannien erhalten, um den bilateralen Straßengüterverkehr zu regeln, wie dies mit anderen Drittstaaten üblich ist, oder soll das Verhandlungsmandat über den Marktzugang mit Großbritannien künftig bei der Europäischen Union liegen?

12. Liegen für den Fall, dass die Europäische Union ein Verhandlungsmandat mit Großbritannien über den Marktzugang erhält und bilaterale Genehmigungskontingente im Namen aller EU-Staaten mit Großbritannien aushandelt, Erkenntnisse über den künftigen Verteilungsschlüssel der vereinbarten Genehmigungskontingente innerhalb der Staaten der Europäischen Union vor?

Wäre dann sichergestellt, dass deutsche Transportunternehmen über genügend Genehmigungen verfügen, um auch künftig ihre Verkehre mit Großbritannien abwickeln zu können?

13. Sind für den Fall, dass das CEMT-Kontingentsystem nach dem Brexit für Großbritannien eine größere Relevanz erhielte, Verhandlungen mit dem International Transport Forum (ITF) vorgesehen?
14. Werden britische Fahrer, die von einem Unternehmen mit Sitz in der EU angestellt sind, nach dem Brexit eine Fahrerbescheinigung nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 benötigen?

Würden damit auch die Befähigungsnachweise zur Bescheinigung einer Grundqualifikation oder beschleunigten Grundqualifikation, die entsprechend der EU-Richtlinie 2003/59/EG von einer britischen Behörde ausgestellt wurden, ihre Gültigkeit verlieren?

15. Inwieweit wird von Seiten der Bundesregierung bei der Planung des Brexit die dringende Notwendigkeit berücksichtigt, dass Großbritannien rechtzeitig vor dem Ausscheiden aus der Zollunion (bzw. vor Auslaufen eventueller Übergangslösungen, die den Status einer Zollunion noch über den März 2019 aufrechterhalten könnten) dem „Übereinkommen über ein Gemeinsames Versandverfahren“ beitrifft?

16. Werden nach Einschätzung der Bundesregierung sowohl in den betroffenen EU-Staaten als auch in Großbritannien die nötigen personellen und räumlichen Maßnahmen getroffen, um die geregelte Abwicklung der Versandverfahren an den künftigen Grenzen mit dem Vereinigten Königreich zu gewährleisten?

Werden in dem Zusammenhang auch die Erfahrungen an der Schweizer Grenze, wo mittels des „Transito“-Verfahrens der Durchsatz von Lkw mit zollpflichtigen Ladungen deutlich beschleunigt werden konnte, berücksichtigt?

17. Bestehen von Seiten der Bundesregierung bereits Erkenntnisse darüber, ob Großbritannien nach dem Ausscheiden aus der Zollunion von der Kombinierten Nomenklatur abzuweichen plant?

Falls ja, ist der Bundesregierung bekannt, ob es in Großbritannien beabsichtigt ist, zumindest die Vorgaben des Harmonisierten Systems der Weltzollorganisation (WZO) für die ersten sechs Stellen der Warencodes weiter zu nutzen?

18. Wie schätzt die Bundesregierung die Höhe der Verzögerungen bei der Grenzabfertigung an der Grenze zwischen der EU und Großbritannien nach dem Brexit ein (in Stunden, gestaffelt nach Austrittszenarien)?

Wie hoch dürfte der verzögerungsbedingte Schaden sein?

19. Gibt es Berechnungen, wie hoch der finanzielle Schaden für den Bereich Transport und Logistik durch gesteigerte Zollformalitäten ausfallen wird?

20. Welchen Status werden nach Meinung der Bundesregierung Güter haben, die als Teillieferungen über Großbritannien intra-UK nach Irland weitertransportiert werden?

Müssen diese dann als Ausfuhr und erneute Einfuhr deklariert werden?

21. Setzt sich die Bundesregierung für ein für grenzüberschreitend tätige Unternehmen dringend notwendiges vereinfachtes Verfahren zur Zollabwicklung zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich im Fall des Brexit ein, und wie beurteilt die Bundesregierung auf Selbstveranlagung beruhende Modelle, um industriübergreifend einen reibungslosen Warenverkehr ohne zusätzlichen administrativen Aufwand sowohl für Unternehmen als auch die Zoll- und Steuerbehörden in der EU und im Vereinigten Königreich unabhängig vom Ausgang der Verhandlungen zu garantieren?
22. Werden nach Einschätzung der Bundesregierung künftig die EU-Sozialvorschriften im Straßengüter- und -personenverkehr auch in Großbritannien angewandt?
Falls nein, gilt künftig das AETR-Abkommen (AETR: Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals) mit Großbritannien?
Oder gilt nationales Recht auf britischem Territorium und außerhalb des AETR-Abkommens bzw. der EU-Sozialvorschriften?
23. Wird nach Einschätzung der Bundesregierung der sog. Smart-Tachograph, der in den kommenden Jahren in der Europäischen Union eingeführt werden soll, nach einem Brexit auch in Großbritannien als Kontrollgerät anerkannt?
24. Werden von einer britischen Behörde ausgestellte Fahrerlaubnisse in Zukunft in der EU anerkannt (nach § 28 Absatz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV – sind neben EU-Fahrerlaubnissen auch EWR-Fahrerlaubnisse anzuerkennen)?
Falls nicht, würde die Sechs-Monats-Regel des § 29 Absatz 1 Satz 4 FeV zur Anwendung kommen?
Falls nein, wird Großbritannien in die Anlage 11 zur FeV aufgenommen, was zur Folge hätte, dass Führerscheine, die von einer britischen Behörde ausgestellt werden, prüfungsfrei und unbürokratisch nach § 31 Absatz 1 FeV in EU-Führerscheine umgetauscht werden können?
25. Gelten die deutschen Mindestlohnvorschriften künftig auch für Fahrer aus Großbritannien, sofern diese sich in Deutschland aufhalten?
26. Gelten die EU-Entsendevorschriften, die im Bereich des mobilen Personals in vielen EU-Staaten seit einiger Zeit angewandt werden, und somit auch die Lohn- und Sozialbestimmungen der jeweiligen EU-Staaten künftig auch für Fahrer, die aus Großbritannien in die entsprechenden EU-Staaten fahren?
27. Gibt es bereits Vorschläge, wie notwendige Sicherheitsbestimmungen des Flugverkehrs (sichere Lieferketten, System der reglementierten Beauftragten und der bekannten Versender) sichergestellt werden können?
Welchen personellen, administrativen oder personellen Mehraufwand haben die Versender zu erwarten?
Was geschieht mit den Marktzugängen sowie den Start- und Landerechten?
Wie können hier aus Sicht der Bundesregierung sichere und effiziente Transportketten weiterhin fortbestehen?
28. Wie sieht die Bundesregierung die weitere Mitgliedschaft Großbritanniens in der Europäischen Agentur für Flugsicherheit?
29. Inwiefern kann nach Einschätzung der Bundesregierung der heutige Status quo bei Drittstaatenabkommen im Luftverkehr möglichst in einem zukünftigen Abkommen abgebildet werden, da die Konnektivität der europäischen, insbesondere aber auch der deutschen Flughafenstandorte betroffen sein wird?

30. Wie schätzt die Bundesregierung den Schutz von Investitionen in die Luftverkehrswirtschaft ein, wenn Großbritannien im Sinne der EU-Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 nicht mehr die Eigentumsvoraussetzungen für Flugzeuge in EU-Eigentümerschaft erfüllt?

Welche Lösungen plant die Bundesregierung zum Schutz dieser Investitionen?

31. Wird sich die Bundesregierung für den Erhalt des fünften Freiheitsrechtes im Luftverkehr einsetzen, so dass bei Flügen mit Wet-Lease-Geräten ein Wechsel des Fluggeräts im Zielgebiet möglich bleibt?

Und werden auch Co-Terminal- und Stop-Over-Rechte nach Vorstellungen der Bundesregierung erhalten bleiben?

32. Wie schätzt die Bundesregierung das Thema der Typzulassung ein?

Werden aus Sicht der Bundesregierung zukünftig jeweils eine Zulassung in Großbritannien und eine in den restlichen 27 EU-Ländern benötigt?

33. Wie können aus Sicht der Bundesregierung nach dem Brexit Wettbewerbsverzerrungen zu Gunsten Großbritanniens beim EU-ETS vermieden werden?

34. Wird die Bundesregierung die sich durch den Statuswechsel Großbritanniens vom EU-Mitgliedstaat zum Drittstaat ergebenden Besteuerungskonsequenzen bzw. offenen Fragen im Bereich der Besteuerung im Rahmen eines Brexit-Übergangsgesetzes adressieren, um bestehende Rechtsunsicherheit zu beseitigen, und wenn ja, wann ist mit der Vorlage des Gesetzentwurfs zu rechnen?

35. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkungen des Brexit auf die geschäftlichen Aktivitäten der Deutschen Bahn AG in Großbritannien, beispielsweise bei Arriva, ein?

36. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkungen des Brexit auf die European Railway Agency (ERA) und deren Mitarbeiter ein?

Werden die englischen Mitarbeiter die ERA verlassen?

Und wenn ja, welche Vorstellungen hat die Bundesregierung zur weiteren Entwicklung der ERA?

37. Was will die Bundesregierung tun, um Deutschland als Schifffahrtsstandort wettbewerbsfähiger zu machen und um den Bestrebungen Großbritanniens zu begegnen, einer der wettbewerbsfähigsten Schifffahrtsstandorte vor den Toren der EU zu werden?

38. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkungen des Brexit auf die Flagge Gibraltars und die dortige Hafenverwaltung ein?

39. Wie will die Bundesregierung Wettbewerbsverzerrungen vermeiden, wenn Großbritannien im Zuge des Brexit geringere Umweltstandards als die EU für Schiffe ansetzt und nicht mehr Teil von bestimmten Emissionssondergebieten sein wird (SECA/NECA)?

Berlin, den 11. September 2018

Christian Lindner und Fraktion

