

Christoph Schlautmann Düsseldorf

**A**chim Junker hatte das Scheitern der britischen Premierministerin Theresa May mit ihrem Brexit-Kompromiss vorausgesehen. Und der Spediteur aus dem fränkischen Aschaffenburg sieht sich durch die Niederlage im Unterhaus am Dienstagabend in seinen Sorgen bestätigt. „Wenn ab dem 29. März die angekündigten Zollkontrollen kommen, wird mit Sicherheit erst einmal alles zusammenbrechen“, sagt er über einen nun drohenden planlosen EU-Austritt Großbritanniens.

Der Lkw-Unternehmer, der täglich zehn Transporte nach Großbritannien und Irland organisiert, hatte schon unmittelbar nach dem Brexit-Referendum 2016 den ersten Kunden verloren. „Aus Furcht vor den Zollkontrollen verlegte der Automobilzulieferer schon damals seine Produktion von Großbritannien nach Ungarn“, erzählt der 50-jährige Unterfranke. „Damit waren wir den Job los.“

Auch Stefan Nüsse, Speditionsleiter des Logistikers M + F in Nordhorn, zeigt sich besorgt. „Die Speditionen können sich als Verlierer sehen“, sagt er, „denn durch die neuen Handelshemmnisse wird Transportvolumen wegbrechen.“ Schon in den vergangenen Tagen haben ihm Kunden aus der Textilbranche angekündigt, im Fall von Zollschranken den Export nach Großbritannien einzustellen.

Das absehbare Wirtschaftschaos, das einem ungeordneten Abschied aus der Europäischen Union ab Ende März folgen würde, kennt nur wenige Gewinner, darunter Investmentbanker und Beratungsfirmen, die sich mit dem Kauf und Verkauf britischer Logistikfirmen beschäftigen. „Die Erwartung vieler Kunden, dass weiterhin reibungslos von Tür zu Tür geliefert wird, setzt die britischen Player unter Druck“, schreibt die Beratungsfirma PwC in einer noch unveröffentlichten Studie. „Das macht weitere Übernahmen in der Branche sehr wahrscheinlich.“

Wie zum Beweis verkündete der dänische Speditionsriese DSV am Mittwoch nur Stunden nach der Unterhausentscheidung eine Megafusion. Für 3,6 Milliarden Euro will er den Schweizer Wettbewerber Panalpina schlucken, bestätigen beide Seiten. Zwar nimmt die Offerte keinen ausdrücklichen Bezug auf den Brexit, der Lkw-Spezialist DSV würde sich durch den Erwerb des Luft- und Seefrachtexperten Panalpina aber unabhängiger machen von britischen Grenzkontrollen.

**Großbritannien führt bei Fusionen**

Einen Vorgeschmack auf die anlaufende Fusionswelle bot bereits das vergangene Jahr. Jede dritte Akquisition in der europäischen Logistikbranche sah einen Beteiligten aus Großbritannien. Trotz oder wegen der Unsicherheit in Sachen Brexit notierten die Wirtschaftsprüfer 19 Deals mit britischen Käufern oder Verkäufern über jeweils mehr als 50 Millionen Dollar. Zum Vergleich: Französische Firmen kamen auf neun Transaktionen, deutsche auf sieben.

Ende November hatte die amerikanisch-niederländische Spedition AIT Worldwide den Erwerb des britischen Konkurrenten Connexion World Cargo unterzeichnet. „Wir wollen vorbereitet sein, wenn es zu Zollformalitäten zwischen Großbritannien und Kontinentaleuropa kommt“, begründete AIT-Präsident Vaughn Moore. Der Zukauf verringere „die Unsicherheit unserer Kunden, die Geschäfte mit dem Vereinigten Königreich betreiben“. Nur Wochen zuvor hatte der britische Logistikkonzern Europa Worldwide nach dem belgischen Rivalen Continental Cargo Carriers (CCC) gegriffen. „Damit stärken wir unser Straßenverkehrsangebot von und nach Großbritannien“, begründete Europa-Geschäftsführer Andrew Baxter.

Mit Firmenzusammenschlüssen, die den britischen Markt betreffen, lassen sich die Transportfirmen allerdings auf ein heikles Geschäft ein. Denn die wichtigste Seeverbindung über Dover, die jährlich von 2,6 Millionen Lkws genutzt wird und 17 Prozent des ausländischen Warenverkehrs abfertigt, steht ab dem 29. März vor dem Kollaps. „Die Zollabwicklung an den Grenzen zu UK wird ab April komplexer - unabhängig davon, ob es einen harten oder weichen Brexit geben wird“, schätzt Jochen Freese, Chief Commercial Officer

Warentransport

# Brexit elektrisiert Firmenjäger

Logistikfirmen würde ein ungeordneter Austritt der Briten aus der EU als Erste treffen. Dieser Umbruch und der niedrige Pfund-Kurs lassen eine Übernahmewelle erwarten.

40 MINUTEN

pro Lkw wird nach einem ungeordneten Brexit die Zollkontrolle an Großbritanniens Grenze dauern - bei täglich 11000 Lieferfahrzeugen.

Quelle: Kühne + Nagel



**Wichtige Handelspartner**

**Warenhandel zwischen Großbritannien und der EU 2018<sup>1</sup>**  
nach den wichtigsten Warengruppen

Warengruppe	Importe aus der EU in Mrd. Euro
Maschinen und Fahrzeuge	108,6
davon Autos: 29,8/Industriemaschinen: 10,4/Flugzeuge: 3,9 Mrd. €	
Chemikalien	45,4
davon Pharmaprodukte: 19,8	
Verschiedene Fertigwaren	33,3
davon Bekleidung und Schuhe: 9,5	
Rohstoffe	32,7
davon Eisen/Stahl: 5,0	
Nahrungsmittel <sup>2</sup>	28,7
Treibstoffe	13,0
davon raffiniertes Öl: 9,7	



Warengruppe	Exporte in die EU in Mrd. Euro
Maschinen und Fahrzeuge	61,8
davon Autos: 12,8/Industriemaschinen: 8,7/Flugzeuge: 7,2 Mrd. €	
Chemikalien	31,4
davon Pharmaprodukte: 11,6	
Treibstoffe	24,1
davon Erdöl: 12,6	
Verschiedene Fertigwaren	23,7
davon Bekleidung und Schuhe: 7,2	
Rohstoffe	19,2
davon Eisen/Stahl: 3,4	
Nahrungsmittel <sup>2</sup>	11,3



1) Januar bis September 2018; 2) Inkl. lebende Tiere  
HANDELSBLATT Quelle: UK Office for National Statistics

des Logistikkonzerns Hellmann Worldwide. Zwar würde im Fall eines weichen Brexits eine Übergangsfrist bis Ende 2020 gelten, in der der Warenverkehr den gleichen Regeln unterliegt wie bisher. Allerdings rechnen die Speditionen damit, dass sie dennoch für alle Lieferungen Zollpapiere vorbereiten müssen. „Das heißt, wir müssen in jedem Fall mit erheblichen Verzögerungen in den Fährhäfen und auch am Eurotunnel rechnen“, sagt Freese.

Erste Zahlen dazu nennt Kühne+Nagel-Vorstandschef Detlef Trefzger: Für die Zollabfertigung der täglich 11000 Lkws müssten bei einem ungeordneten Brexit jeweils 30 bis 40 Minuten kalkuliert werden. „Das bedeutet eine massive Behinderung des Warenflusses zwischen Kontinentaleuropa und dem Vereinigten Königreich.“

Irland können Frachtfirmen inzwischen per Fähre direkt von Belgien aus ansteuern - auf einer 44 Stunden langen Schiffsreise zu deutlich höheren Kosten. Wer aber auf die britische Insel liefern will, bleibt auf Dover oder den Eurotunnel angewiesen. Die 2013 eingestellte Fährverbindung zwischen dem belgischen Ostende und dem englischen Ramsgate will London zwar für 108 Millionen Pfund reaktivieren. Die britische Reederei Seaborne, die man dazu beauftragte, besitzt jedoch bis heute kein einziges Schiff.

Zollhöfe - riesige Parkplätze für die Zollabfertigung - wie in den 80er-Jahren gibt es vor den Häfen längst nicht mehr. „Der Lkw-Stau nach Dover könnte bis nach London reichen“, ätzt ein Spediteur. Just-in-Time-Belieferung wird damit zur Illusion. Da deutsche Brummifahrer nach einem harten Brexit zudem ein Visum für Großbritannien benötigen, wie der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik berichtet, könnte der Straßengüterverkehr für Wochen zum Erliegen kommen. Eine auch nur vorübergehende Unterbrechung der Warenversorgung habe das Potenzial, das Land in eine tiefe Rezession zu stürzen und eine weltweite Wirtschaftskrise auszulösen, warnt Hauptgeschäftsführer Christoph Kösters.

Firmenübernahmen aber behindert das befürchtete Chaos nicht. Das zeigt auch die milliarden-



#### Fährhafen Calais:

Vor der Überfahrt zum britischen Hafen Dover kommt es voraussichtlich zum Abfertigungschaos.

FLPA/Flohrline

### Chemie und Pharma

## Hamstern für den Notfall

Die deutschen Chemie- und Pharmaunternehmen warnen vor den Folgen eines harten Brexits für die Gesundheitsversorgung auf beiden Seiten des Ärmelkanals. Die Ablehnung des Brexit-Vertrags erhöhe die Gefahr eines ungeordneten Austritts Großbritanniens aus der EU, was zu „chaotischen Zuständen“ führen würde, heißt es beim Bundesverband der Arzneimittel-Hersteller (BAH). Die verbleibenden 27 Mitglieder der EU und auch Großbritannien müssten dringend Maßnahmen ergreifen, um die Versorgung ihrer Bevölkerung sicherzustellen. Großbritannien ist ein wichtiger Teil der Produktions- und Lieferkette für Medikamente. In dem Land werden viele Wirkstoffe produziert, rund eine Milliarde Arzneipackungen werden jährlich mit den restlichen EU-Ländern gehandelt.

Besonders schwer wiegt, dass ein Viertel aller in der EU erhältlichen Medikamente eine britische Zulassung haben, die für die gesamte Union gilt. Bei einem harten Brexit dürften sie nicht mehr in der EU verkauft werden und müssten eine Neuzulassung beantragen. Das würde wegen der absehbaren Überlastung der Gesundheitsbehörden Monate dauern.

Ähnliches gilt auch für Chemikalien und Kunststoffe, die von den Industrieunternehmen in ganz Europa gebraucht werden. Viele Produkte haben eine in Großbritannien erteilte, EU-weite Freigabe und dürften bei fehlenden Übergangsregelungen in der restlichen Union nicht mehr eingesetzt werden.

Der BAH forderte die Regierungen auf, die Versorgung sicherzustellen, etwa durch Lageraufbau. „Insbesondere Menschen mit schwerwiegenden Erkrankungen müssen weiterhin ihre gewohnten Arzneimittel erhalten – sowohl in den verbleibenden EU-Ländern als auch in Großbritannien.“ Die absehbaren Engpässe dürften nach Einschätzung des Verbands Forschender Arzneimittelhersteller vor allem die Briten treffen. Pharmafirmen hätten zwar ihre Vorräte auf der Insel erhöht. Ob das aber für einen harten Brexit genüge, sei ungewiss. Bert Fröndhoff

### Produktion

## Angst vor mehr Bürokratie



**Maschinenbau:** Hoher Aufwand für die Umstellung der Prozesse durch den Brexit.

Am Mittwoch meldete sich der Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Industrie ungewohnt deutlich zu Wort. „Wo Vernunft gefragt gewesen wäre, hat die Hysterie gewonnen“, kommentierte Joachim Lang die Entscheidung des britischen Unterhauses, den Brexit-Deal zwischen London und Brüssel mit großer Mehrheit abzuschmettern. Der Verband befürchtet, ein chaotischer Brexit könnte den Handel zwischen beiden Ländern empfindlich stören – wobei die Angst vor sinkenden Umsätzen jetzt noch nicht im Mittelpunkt steht.

Derzeit rechnen viele Mittelständler aus dem produzierenden Gewerbe damit, dass sie ihre britischen Kunden auch im Falle eines harten Brexits beliefern können, weil sie Nischenprodukte herstellen, die anderswo schwer zu bekommen sind. Doch groß ist die Furcht vor den bürokratischen Verwerfungen: Lieferengpässe, Genehmigungsverfahren, Zollabfertigungen. Der Aufwand, die bisherigen Prozesse umzustellen, wäre für die Firmen immens – wobei die Kosten wohl der britische Konsument zu tragen hätte. kekn

### Finanzbranche

## Große Unsicherheit bei den Banken

Für die Finanzbranche wäre ein unkontrollierter EU-Austritt Großbritanniens ein großes Risiko. Deutsche Banken und Aufsichtsbehörden haben sich zwar intensiv vorbereitet. Aber sie ahnen, dass es bei einem ungeordneten Brexit an vielen Stellen zu Unfällen kommen könnte. Die Deutsche Bank sei für alle Szenarien gerüstet, betont etwa Vorstandschef Christian Sewing. „Doch wir können uns nur auf das vorbereiten, was wir antizipieren.“

Felix Hufeld, der Chef der Finanzaufsicht Bafin, will den Instituten entgegenkommen, um ein Chaos zu verhindern. Und er ist ebenso wie alle Banken froh, dass es bei einem der wichtigsten Themen eine Übergangslösung gibt: bei der Abwicklung von Derivategeschäften in Euro, dem sogenannten Euro-Clearing. Die EU-Kommission hat kurz vor Weihnachten entschieden, dass Banken ihre Derivategeschäfte ein weiteres Jahr über das Londoner Clearinghaus LCH abwickeln dürfen. In vielen anderen Bereichen des Finanzsektors gibt es dagegen keine europaweiten Regelungen. Stattdessen arbeiten die einzelnen Mitgliedstaaten an nationalen Notfallgesetzen. Manche Banken fürchten, dass dadurch ein regulatorischer Flickenteppich in der EU entsteht. Andreas Kröner



**Londoner Bankenviertel:** In vielen Bereichen des Finanzsektors fehlen europaweite Notfallregeln.

### Luftfahrt

## Die Luftbrücke stürzt ein

Die Warnungen noch unmittelbar vor der Abstimmung im britischen Parlament waren eindeutig. Ohne Vertrag hätte ein Ausstieg der Briten aus der EU für die Luftfahrt dramatische Folgen, hieß es zu Wochenbeginn in EU-Kreisen in Brüssel. Viele Flugzeuge müssten dann am Boden bleiben, auch in Deutschland. Der Brexit trifft die Airline-Industrie an gleich mehreren Stellen: Erstens geht es um die Verkehrsrechte zwischen Europa und Großbritannien. Bislang ist der Flugverkehr europaweit geregelt. Airlines mit Sitz in Europa dürfen auch europaweit fliegen. Nach einem Brexit gilt das zumindest für Großbritannien nicht mehr. Ohne ein neues Abkommen wäre es für Airlines auf beiden Seiten unmöglich, Verbindungen zwischen dem Festland und der britischen Insel anzubieten.

Zwar hat die EU für Flüge zwischen Großbritannien und Europa eine Übergangsregelung in Aussicht gestellt. Doch gibt es noch das Problem der Eigentümerfrage, bei dem die Kommission bisher hart bleibt. Kann eine Fluggesellschaft nicht nachweisen, dass mindestens 50 Prozent plus eine Aktie in der Hand europäischer Investoren liegen, gehen die inhereuropäischen Verkehrsrechte verloren. Vor diesem Problem steht zum Beispiel gerade Iberia, die Tochter der britisch-spanischen Airline-Holding IAG.

Hinzu kommt ein Zulassungsproblem. Flugzeuge und Bauteile müssen zertifiziert werden. Das macht die EASA. Nach einem Brexit wäre Großbritannien nicht mehr Mitglied der EASA. So verlieren also Flugzeuge, die in Großbritannien registriert sind, ihre Zulassung in Europa. Weil viele Maschinen geleast werden – etwa bei britischen Leasinggebern –, dürfte davon eine hohe Zahl betroffen sein. Die müssten dann vorerst am Boden bleiben. Auch Airbus macht dieses Problem zu schaffen. Der Konzern fertigt die Flügel für seine Jets weitgehend in Großbritannien. Die wären dann nicht mehr zugelassen. Jens Koenen

schwere Beteiligung am Londoner Flughafen Gatwick kurz vor dem Jahreswechsel. Für 2,9 Milliarden Pfund sicherte sich der französische Baukonzern Vinci 50,01 Prozent. Das sinkende Pfund machte den Airport offenbar zum Schnäppchen, wie Vinci-Airportexperte Nicolas Notebaert andeutete: „Die Brexitrisiken wurden im Kaufpreis berücksichtigt.“

### Niedriges Pfund treibt Zukäufe

Mit dem absehbaren weiteren Verfall des Pfunds könnten mehr solcher Deals folgen. Die Ratinggesellschaft Euler Hermes rechnet bis Ende des Jahres nur noch mit einem Pfund-Kurs von 0,88 Euro, das wäre ein weiteres Minus von mehr als 20 Prozent. „Die absehbare Abwertung macht insbesondere gut positionierte Unternehmen auf der Insel zu attraktiven Übernahmezwecken“, schreibt PwC.

Der Umbruch durch den Brexit kann auch Übernahmen in anderen Regionen befeuern. „Wenn Lieferketten beeinträchtigt werden, können Mergers und Acquisitions ein Mittel der Wahl sein“, meint Peter Kauschke, Direktor für Transport und Logistik bei PwC. „Geht ein Automobilzulieferer beispielsweise von England nach Polen, wird sein Logistikdienstleister ihm folgen und dort Kapazitäten aufbauen, auch durch Übernahmen.“

Wer sich dagegen auf der Insel auf sein angestammtes Geschäft verlässt, für den könnte es schwierig werden. Nach Einschätzungen der EU-Kommission wird die britische Wirtschaft in den kommenden Jahren gemeinsam mit Italien das Schlusslicht bilden – mit einem jährlichen Wachstum von jeweils nur 1,2 Prozent. Gleichzeitig dezimiert der Brexit das Import- und Exportgeschäft, was zu sinkenden Transportvolumina führt. Das aber erhöht die Stückkosten und macht das eigene Geschäft womöglich unwirtschaftlich.

Nicht das einzige Problem für eine Branche, die vor allem im Lagergeschäft auf einen funktionierenden Niedriglohnsektor angewiesen ist. „Weil Großbritannien die Arbeitnehmerfreizügigkeit einschränken will“, warnt PwC-Zollexperte Michael Tervooren, „werden voraussichtlich die günstigen Arbeitskräfte aus dem Ausland knapp.“