

EUROPA

BREXIT-VERHANDLUNGEN

Düstere Aussichten

Thorsten Fuchshuber

Ende Oktober muss der Brexit-Deal stehen, damit er tatsächlich noch abgeschlossen werden kann. Vor allem im Handelsstreit scheint ein Durchbruch bislang fern. Die am Montag beginnende achte Runde der Verhandlungen könnte daher vorentscheidend sein.

So gallig hat sich wohl schon lang kein Parlamentarier mehr über einen Standortvorteil seines Wahlbezirks gefreut: „Und der glücklich Gewinner ist? Hull“, so der Labour-Abgeordnete Karl Turner jüngst auf Twitter. „Und der Preis? Ein LKW-Parkplatz.“ Da war gerade bekannt geworden, dass ein Gelände der nordenglischen Hafenstadt, für die Turner im britischen Unterhaus sitzt, als potenziell zusätzlicher „Inland-Hafen“ zur Kontrolle von Warenlieferungen aus der EU in Frage kommt. Wenn nämlich am 1. Januar kommenden Jahres die sogenannte Übergangsphase zu Ende geht und Großbritannien nicht länger zum EU-Binnenmarkt und zur Zollunion gehört, wird mit einer Überlastung der Zollabfertigung an britischen Kanalhäfen gerechnet, die drastisch werden kann. Nicht weniger sarkastisch fallen daher manche der Kommentare zu Turners Tweet aus. „Ist das der LKW-Parkplatz, den wir benötigen, weil es einen reibungslosen Handelsverkehr mit Europa geben wird?“, erinnert jemand an eines der vielen von den Brexit-Befürwortern gemachten Versprechen.

An diese scheint selbst in der britischen Regierung niemand mehr recht zu glauben. Hull steht nicht alleine da. Allein in der englischen Grafschaft Kent wurden ebenfalls bereits vier großflächige Gelände ausgespäht. Sie sollen jeweils Platz für Tausende von LKWs bieten, um nötigenfalls Kanalhäfen wie Dover bei den durch den Brexit anstehenden Abfertigungen von Waren zu entlasten. Insgesamt 470 Millionen Pfund wurden für die infrastrukturelle Aufrüstung

der britischen Grenzen bereitgestellt. Über den tatsächlichen Ausbau solcher „inland ports“ wurde laut Penny Mordaunt, dem Generalzahlmeister der Regierung, jedoch angeblich noch nicht befunden: „Ich möchte betonen, dass endgültige Entscheidungen über inländische Standorte nicht gefällt werden, ehe wir die Kapazitäten an den Häfen selbst festgestellt haben“, so der Beamte, dessen Rang dem eines Ministers entspricht.

Die Episode wirft ein Schlaglicht auf den Stand der Vorbereitungen für den Tag X in Großbritannien: von Reibungslosigkeit kann kaum die Rede sein. Dasselbe lässt sich über die Verhandlungen zwischen der EU und der britischen Regierung sagen, die kommende Woche in die nunmehr achte Runde gehen. „Bis jetzt liegt der Fortschritt bei null“, so der Europaabgeordnete Christophe Hansen (CSV), Berichterstatter des Europäischen Parlaments für die künftigen Beziehungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU: „Die Zeit läuft uns davon.“

Streit um EU-Standards

Spätestens Ende Oktober muss das Abkommen stehen, das die künftigen Handelsbeziehungen regelt. Nur dann kann es vor Jahresende noch juristisch geprüft und vom Europaparlament, den EU-Staaten und dem britischen Parlament ratifiziert werden. Die anstehende Gesprächsrunde, die am Montag beginnt, könnte daher entscheidend sein.

Zentraler Streitpunkt sind die Bedingungen, unter denen die Europäische Union Großbritannien weiterhin vollen Zugang zum Binnenmarkt gewährt. Brüssel besteht auf Einhaltung der EU-Standards: Durch ein sogenanntes „level playing field“ will man ungleiche Wettbewerbsbedingungen vermeiden. Dazu zählen etwa aufeinander abgestimmte Arbeitnehmerrechte, Umweltrichtlinien und

Regeln zur Subventionierung einzelner Wirtschaftszweige („state aids“). Für London kommt diese systematische Anpassung an EU-Recht nicht in Frage; man pocht auf nationale Souveränität.

Christophe Hansen hat hierfür wenig Verständnis. „Die Regeln, die aktuell in der EU gelten, wurden ja von den Briten mitbestimmt, sie haben mit am Verhandlungstisch gesessen.“ Nun davon abweichen zu wollen, mache nur Sinn, falls man tatsächlich vorhabe, Umwelt- oder Sozialdumping zu betreiben, um Großbritannien als kostengünstigen Produktionsstandort attraktiv zu machen, fasst er den Argwohn in der EU zusammen.

Offenbar pokern beide Seiten weiterhin in der Hoffnung darauf, dass die jeweils andere Seite unter Zeitdruck schließlich einknicken wird. Für das Vereinigte Königreich steht mit dem EU-Binnenmarkt der Absatzmarkt für 40 Prozent seines gesamten Warenvolumens auf dem Spiel. Demgegenüber scheint die EU, die nur 15 Prozent ihrer produzierten Güter nach Großbritannien ausführt, rechnerisch im Vorteil zu sein.

An diesen Zahlen jedoch hängen Arbeitsplätze, die dann verloren gehen. Im wirtschaftsstärksten EU-Land Deutschland würde dies vor allem die ohnehin gebeutelte Automobilindustrie treffen. Zudem werden aus Großbritannien nicht nur Verbrauchsgüter importiert, sondern auch solche zur Weiterverarbeitung in der EU. Bei einem unregelmäßigen Austritt des Landes aus dem bislang gemeinsamen Markt könnte es also zu erheblichen Störungen in Lieferketten und Produktionsabläufen kommen.

Einmaliges Angebot

Doch während die EU auf den eigenen Standards besteht, fühlt man sich in London gegenüber anderen unfair behandelt: Im aktuellen Streit weist die britische Seite darauf hin,

dass Brüssel bei Verhandlungen mit anderen Drittstaaten das „level playing field“ nicht zur Vorbedingung für ein Handelsabkommen mache. Für Christophe Hansen funktioniert dieses Argument aus mehreren Gründen nicht. „Ein solches Angebot haben wir bisher noch keinem Drittstaat gemacht“, so der Brexit-Berichterstatter über den wichtigsten Aspekt: „Wir bieten den Briten ein Abkommen ohne jeden Zolltarif und ohne jede Mengengrenzung.“ Das sei im Interesse beider Seiten, habe aber eben auch den Preis, dass die Gesetzgebung an entscheidenden Punkten harmonisiert werden müsse. Zudem gehe es auch um ein viel größeres Handelsvolumen als bei geographisch weit entfernten Handelspartnern wie zum Beispiel Kanada.

Umstritten ist auch die Anerkennung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) als oberste Instanz im Falle von Auseinandersetzungen. Spekulationen, wonach die EU zu akzeptieren bereit sei, dass die umstrittene britische Wirtschaftsförderung nicht vom EuGH, sondern von dortigen Instanzen überwacht wird, bestätigt Christophe Hansen nicht. Das Nachrichtenportal „Bloomberg“ hatte vergangene Woche nahegelegt, die EU könne auf diese Weise ihr Entgegenkommen signalisieren. „Hier im EU-Parlament sind wir der Meinung, dass in letzter Instanz nur der EuGH über die Frage der Konformität mit EU-Recht entscheiden kann“, sagt Hansen.

Es gibt noch weitere Konfliktbereiche, die zu regeln sind. So etwa den Zugang europäischer Fischer zu Fanggründen in britischem Hoheitsgebiet, der nach dem Willen der EU uneingeschränkt bleiben soll. Umstritten ist auch die Anerkennung von Berufsqualifikationen. Die betrifft nicht zuletzt die Rechtsbranche: Britische Anwälte und Kanzleien, die ihren Rechtsbeistand im europäischen Binnenmarkt anbieten, sollen das dort nach dem Willen Großbritanni-

Da rollt was heran: Nach dem Brexit wird auch die Zollabfertigung von in Großbritannien ankommenden EU-Waren zu einer logistischen Herausforderung.



FOTO: EPA-EFE/ANDY RAIN

ens auch weiterhin tun dürfen. Für die EU sei das zumindest fragwürdig, sagt Hansen und hat dabei nationale Interessen im Blick: „Für Luxemburg haben solche Formen der Dienstleistung ja eine große ökonomische Bedeutung.“

Notfalls gelten WTO-Regeln

Insgesamt besteht kaum Aussicht auf einen Durchbruch, wenn die Emissäre um Michel Barnier, den Chefunterhändler für die EU-Kommission, am Montag in London auf ihre britischen Kontrahenten treffen. Barnier selbst war bereits am vergangenen Dienstag zu informellen Gesprächen in die britische Hauptstadt gereist. „Wir werden die schwierigen Gespräche geduldig und entschlossen fortsetzen“, twitterte er danach. In den vergangenen Wochen hat er allerdings kaum eine Chance ausgelassen, um zu bekräftigen, dass er ein Abkommen mittlerweile für unwahrscheinlich hält.

Ohne einen Deal jedoch würde der Brexit für Europa wie für das Vereinigte Königreich noch viel kostspieliger werden als ohnehin. Beide Sei-

ten wären dann nämlich auf die von der Welthandelsorganisation (WTO) vorgegebenen Handelsregeln zurückgeworfen, was Zölle und beschränkte Aus- und Einfuhrquoten mit sich brächte.

Laut einer Umfrage unter britischen Fachkräften und Logistikunternehmen, die mit der Aufrechterhaltung der Lieferketten betraut sind, fühlt sich nur ein Viertel der 502 Befragten in der Lage, den in einem solchen Fall anstehenden administrativen Mehraufwand zu bewältigen, und nur 18 Prozent von ihnen haben sich bislang auf einen No-Deal-Brexit vorbereitet. Obwohl dieser immer wahrscheinlicher wird, erhöhen viele britische Unternehmen nicht ihren Lagerbestand. Das liegt zum einen am Liquiditätsmangel, der vielen im Zuge der Pandemie entstanden ist, zum anderen wird befürchtet, bei einem eventuellen zweiten Lockdown auf der gehorteten Ware sitzen zu bleiben.

Vizepremierminister Michael Gove, der für das Management eines No-Deal-Brexit zuständig ist, hat also noch einiges zu tun, um die britische Wirtschaft auf einen solchen Fall

vorzubereiten. Bereits 2018 hatte die Regierung berechnet, dass das Wachstum mit einem Post-Brexit-Abkommen um fünf Prozent, ohne ein solches aber um 7,6 Prozent schrumpfen würde. Von Corona war da noch gar keine Rede.

Labour: eher leise

Trotz dieser eher düsteren Aussichten hält die Opposition sich auffallend mit Kritik zurück. Ed Davey, der neue Vorsitzende der „Liberal Democrats“ sagte Ende August, seine Partei werde sich nicht länger gegen den von ihr bekämpften Brexit stellen, aber nur falls es zu einem Abkommen kommt, um den wirtschaftlichen Schaden zu minimieren. Auch der neue Labour-Vorsitzende Keir Starmer, der vergangenen April die Nachfolge von Jeremy Corbyn angetreten hat, bleibt auffällig still und passiv, was ihm Kritik aus seiner Partei eingetragen hat.

Parteifreunde haben sich nun allerdings vor Starmer gestellt. Es bringe nichts, die Realitäten zu ignorieren und mit Blick auf den Brexit Dinge zu fordern, die politisch nicht durchsetzbar seien, schrieb etwa der

pro-europäisch gesinnte Labour-Abgeordnete Ben Bradshaw in der Zeitung „The New European“. Stattdessen sei es geboten, die Wählerschaft an all die Versprechungen zu erinnern, die Premierminister Dominic Johnson gemacht habe und in denen unter anderem von einem angeblich „backfertigen“ Deal mit der EU die Rede war: „Wir müssen und werden unermüdlich den entstandenen Schaden betonen.“

Fraglich allerdings, ob das ausreichen wird, um die sogenannte „Red Wall“ zurückzuerobieren, jene Industriegebiete also, in denen Johnson bei den Wahlen im vergangenen Jahr zwei Drittel der sonst traditionell an Labour gehenden Sitze gewinnen konnte. Gerade dort nämlich wird man selbst Brexit-Maßnahmen wie den „inland ports“ etwas abgewinnen können, über die sich der Abgeordnete Karl Turner auf Twitter mokierte. Denn immerhin sind mit solchen LKW-Terminals auch Arbeitsplätze verbunden. „Karl zeigt uns, wie sehr die Labour-Party den Kontakt zu Labour-Wählern verloren hat“, lautete denn auch eine Replik auf Turners Tweet.