ARL
AKADEMIE FÜR
RAUMENTWICKLUNG IN DER
LEIBNIZ-GEMEINSCHAFT

Positionspapier aus der ARL 120

BREXIT

Neue Herausforderungen für ein neues Europa

ARL AKADEMIE FÜR RAUMENTWICKLUNG IN DER LEIBNIZ-GEMEINSCHAFT

Positionspapier aus der ARL 120

BREXIT

Neue Herausforderungen für ein neues Europa

Hannover 2021

Es wurden überwiegend grammatische Formen gewählt, die weibliche und männliche Personen gleichermaßen einschließen. War dies nicht möglich, wurde zwecks besserer Lesbarkeit und aus Gründen der Vereinfachung nur eine geschlechtsspezifische Form verwendet.

Geschäftsstelle der ARL:
Dr. Martina Hülz, huelz@arl-net.de

Positionspapier aus der ARL 120

ISSN 1611-9983 (PDF-Version)
Die PDF-Version ist unter shop.arl-net.de frei verfügbar (Open Access)
CC_BY_SA 4.0 International

Verlag der ARL – Hannover 2021
Sprachliches Lektorat: H. Wegner
Formales Lektorat: V. Mena Arias
Satz und Layout: G. Rojahn, O. Rose

Zitierempfehlung:
ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (Hrsg.) (2021):
Brexit – neue Herausforderungen für ein neues Europa.
Hannover. = Positionspapier aus der ARL 120.
URN: https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-01201

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft
Vahrenwalder Str. 247
30179 Hannover
Tel. +49 511 34842-0
Fax +49 511 34842-41
arl@arl-net.de
www.arl-net.de

Dieses Positionspapier wurde von den nachfolgenden Mitgliedern des Ad-hoc-Arbeitskreises „Auswirkungen des Brexits auf die Raumentwicklung und territoriale Kohäsion“ der ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft erarbeitet:

Prof. Dr.-Ing. **Sabine Baumgart**, BPW Stadtplanung, Bremen

Prof. Dr. **Rainer Danielzyk**, ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft / Leibniz Universität Hannover

Dr. **Sabine Dörry**, Luxembourg Institute of Socio-Economic Research

Dr. **Martina Hülz**, ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Jürgen Matthes, Institut der Deutschen Wirtschaft

Martin Orth, Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz

Volker Schmidt-Seiwert, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

Dr. **Peter Schmitt**, Stockholm University

Prof. Dr. **Gerald Wood**, Westfälische Wilhelms-Universität Münster (Leiter des Ad-hoc-Arbeitskreises)

BREXIT

Neue Herausforderungen für ein neues Europa

Gliederung

1 Einleitung
2 Indikatoren zur Abschätzung von Auswirkungen des Brexits
3 EU-Kohäsionspolitik und transnationale räumliche Kooperation
4 Wirtschaftsverflechtungen
5 Finanzsektor
6 Mobilität und Arbeitsmärkte
7 Bildung und Forschung
8 Territoriale Kohäsion und europäische Förderprogramme
9 Szenarien des zukünftigen Handelsverhältnisses zwischen EU und VK
Literatur

1 Einleitung

Der Austritt des Vereinigten Königreichs (VK) aus der Europäischen Union (EU) ist nicht nur eine Frage der europäischen Identität. Die Union wird sich zweifellos verändern, schließlich hat eines der wirtschaftlichen Schwergewichte die EU verlassen. Diese hat mit dem Ausscheiden zum Jahresbeginn 2020 rund 13 Prozent ihrer Bevölkerung und – gemessen in Euro – 15 Prozent des Bruttoinlandsproduktes verloren (eurostat 2020).

Grundsätzlich hängen die wirtschaftlichen, sozialen und politischen Folgen des Brexits und seine Auswirkungen auf räumliche Strukturen und Entwicklungen von den bis Ende 2020 getroffenen Austrittsregelungen ab. Die Verhandlungen über das zukünftige Verhältnis zwischen VK und EU wurden seit März 2020 geführt und fangen erst jetzt an, ihre Wirkungen zu zeigen. Dennoch wird schon lange und viel über die weitreichenden Auswirkungen des Brexits spekuliert. Unabhängig davon, wie das zukünftige Verhältnis zwischen Europäischer Union und Vereinigtem Königreich nun vertraglich konkret ausgestaltet sein wird, kommen auf beide Vertragspartner einschneidende Veränderungen zu, die weite Bereiche des wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Lebens weltweit tangieren.

So verfolgen Akteure aus der Wirtschaft den Verlauf der Brexit-Verhandlungen in gespannter Erwartung, der Austritt vollzieht sich schließlich vor dem Hintergrund hochgradig vernetzter Eigentums- und Produktionsstrukturen und tangiert die Unternehmen und deren wirtschaftliches Handeln direkt. Existierende arbeitsteilige Prozesse, Liefer- und Wertschöpfungsketten benötigen ein geregeltes wirtschaftspolitisches Umfeld, wie es etwa der Binnenmarkt bietet.

Bei der Regelung des Brexits und des zukünftigen Verhältnisses zwischen der Union und dem VK geht es – salopp gesprochen – wie bei Scheidungen üblich erstens ums Geld, also um den Haushalt der Union und noch zu leistende Zahlungen der Parteien.

Zweitens betrifft es sozusagen das Sorgerecht und das zukünftige Umgangsrecht für die Kinder. Hier geht es um die Frage, wie die Parteien es mit den Grundfreiheiten des Europäischen Binnenmarktes halten, beispielsweise mit der Freizügigkeit und den Rechten der im eigenen Territorium lebenden Bürgerinnen und Bürger bzw. dem Zugang zu den Märkten.

Drittens geht es auch um die Trennung der Güter. Dahinter stehen die Fragen der institutionellen Trennung des VKs von der Union, der Ausgestaltung der künftigen Zusammenarbeit und z. B. auch des Umganges mit der Teilnahme an EU-Programmen.

Diese mit dem Austritt des VKs verbundenen Entwicklungen haben auch vielfältige räumliche Konsequenzen. Diese variieren in Abhängigkeit vom Grad etwa der sektoralen Integration und den wirtschaftlichen Verbindungen und Verflechtungen.

Mit diesem Positionspapier aus der ARL möchten wir einen Beitrag zur Debatte um die möglichen raumbezogenen Auswirkungen des Brexits leisten. Wir betrachten diese Auswirkungen aus einer eher deutschen Perspektive heraus. Das heißt: Andere raumbezogene Auswirkungen bzw. Problemlagen, wie zum Beispiel das komplizierte Verhältnis zwischen der EU, der Republik Irland und Nordirland (als Teil des VK) bleiben bewusst außen vor, weil sie den Rahmen dieses Papiers sprengen würden. Wir skizzieren dazu Entwicklungen in sieben Handlungsfeldern, die in besonderer Weise die räumliche Entwicklung beeinflussen werden. Die Betrachtung in den jeweiligen Teilkapiteln fokussiert auf das jeweilige Handlungsfeld selbst, und es werden, je nach Daten- und Informationslage, Ausblicke zur Situation nach dem Brexit vermittelt. Das Positionspapier schließt mit einer Diskussion möglicher Szenarien des zukünftigen Handelsverhältnisses zwischen VK und EU.

2 Indikatoren zur Abschätzung von Auswirkungen des Brexits

Die Wirtschafts- und Finanzkrise 2008/09 unterbrach eine lange Phase des wirtschaftlichen Wachstums und der Konvergenz, zumindest im europäischen Kontext. Einige Teile Europas haben diese Krise noch nicht hinter sich gelassen. Der Brexit bildet nach nunmehr 12 Jahren eine weitere wirtschaftliche und gesellschaftliche Zäsur.

Er fällt zudem zusammen mit den sich durch die Covid-19-Pandemie abzeichnenden wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Brüchen. Diese gehen in ihrer Tiefe und auch der (wirtschaftlich) sektoralen Ausprägung über die Folgen der vorangegangenen Krise mit großer Wahrscheinlichkeit hinaus. Die Auswirkungen des Brexits werden sich nun mit diesen Folgen überlagern und diese gegebenenfalls noch weiter vertiefen. Dies macht noch einmal deutlich, dass eine Analyse der Wirkungen des Brexits eine Betrachtung der Entwicklungen nach der Zäsur und während einer Krise ist. Für die Politik und auch für die Wirtschaft sind folglich zeitnahe Analysen notwendig, um nationale und regionale Betroffenheit zu erkennen und hieraus auch Handlungsoptionen und Strategien zu begründen. Idealerweise wären in diesem Zusammenhang eine frühzeitige und warnende Erkennung von durch den Brexit bzw. durch Krisen induzierte Trends notwendig.

Mit Blick auf den Brexit ist der Informationsbedarf vielfältig. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit sind grundsätzlich drei Arten von Informationen erforderlich:

> Grundlegende Struktur- und Entwicklungsindikatoren speziell im Bereich der Wirtschaft, des Arbeitsmarktes und auch der Finanzwelt.

> Informationen über Ströme, wie etwa die private und geschäftliche Mobilität und insbesondere auch Bewegungen von Gütern, Finanzen und Investitionen.

> Verflechtungen, etwa im Bereich der Produktion hinsichtlich Produktionsketten und Zulieferungen, aber auch über unternehmerische Besitzstrukturen, und im Bereich von Wissenschaft und Forschung.

Eine Analyse des Brexits und seiner Folgen ist nur ex post im Vergleich zum Zeitpunkt des tatsächlich vollzogenen wirtschaftlichen Austrittes möglich. Vergleichbar etwa zum Krisenmonitor von destatis würde dieses Datum den Beginn des zeitlichen Vergleiches darstellen.

In einigen Bereichen wäre unter Verwendung ausgewählter wirtschaftlicher Kernindikatoren auf nationaler Ebene durchaus eine Art „Brexitmonitor" möglich. Dies würde mit einem Verzug von rund einem halben Jahr ein Gespür für die Folgen des Brexits ermöglichen.

Alle anderen tiefergehenden Analysen wären in der Tat eine Herausforderung für eine längerfristige Betrachtung. Von besonderem Interesse wären hierbei die sich potenziell verändernden Ströme und Verflechtungen.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wäre es aber schwierig, die Folgen der Covid-19-Pandemie und die des Brexits zu trennen, geschweige denn zu ermitteln, inwieweit der Brexit deren Folgen verschärft.

3 EU-Kohäsionspolitik und transnationale räumliche Kooperation

Mit Blick auf die Zukunft der EU-Kohäsionspolitik nach dem Brexit ist zu erwähnen, dass im VK traditionell das wesentliche Ziel der Regionalpolitik die Verbesserung der regionalen und lokalen Wirtschaftsentwicklung ist. Dabei geht es vor allem darum, die negativen Folgen des Strukturwandels, insbesondere Arbeitslosigkeit in strukturschwachen Regionen, zu mildern. Dieser Ansatz steht im Gegensatz zur grundlegenden Orientierung der Regionalpolitik in vielen kontinentaleuropäischen Ländern, in denen das Wachstumsziel mit einem Engagement für räumliche und soziale Gerechtigkeit einhergeht. Es könnte also vermutet werden, dass der Brexit es ermöglicht, die originären Kohäsionsziele der EU in Zukunft besser zu verfolgen (Luyendijk 2016). Dem steht allerdings die veränderte Wertigkeit der sozialen Dimension in der EU-Politik entgegen. Nach Copeland (2019) ist diese vom VK bis etwa 2010 maßgeblich mitgestaltet worden. Danach habe das VK aber kaum noch politisches Engagement gezeigt, sich mit der sozialen Dimension der EU-Politik auseinanderzusetzen, was auch die Kohäsionspolitik betraf. So habe sich der durch die Lissabon-Strategie eingeschlagene neoliberale Pfad in den 2010er Jahren verselbständigt und werde auch nach dem Brexit fortbestehen.

Vergleicht man die finanziellen Schwerpunkte der EU-Kohäsionspolitik im Zeitraum 2007–2013 mit der darauffolgenden Phase (2014–2020), so wird diese These nur teilweise belegt. So hat die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit von KMU, ICT sowie F+E etwa in den Länderkategorien „mehr entwickelt" und „weniger entwickelt" zugenommen, jedoch kann Gleiches auch für die Themenbereiche Beschäftigung, soziale Inklusion, Ausbildung und Stärkung der institutionellen Kapazitäten festgehalten werden. Vergleichsweise weniger investiert wurde hingegen von 2014–2020 in die Themenbereiche nachhaltiger Verkehr, Klimawandel und Umweltschutz (Bachtler/Begg 2018).

Diese Situation ist letztlich Ausdruck der offenkundigen Widersprüchlichkeit der raumbezogenen EU-Politiken, die einerseits durch Deregulierung in neoliberaler Weise Wettbewerbsfähigkeit fördern, andererseits aber auch mit hohen Finanzmitteln zum räumlichen Ausgleich beitragen wollen.

Für eine Einschätzung zur Zukunft der raumbezogenen EU-Politik nach dem Brexit ist zu prüfen, inwieweit das VK ausgewählte räumliche Politikfelder der EU in der Vergangenheit mitgestaltet hat. Im Rahmen des ESPON COMPASS-Projektes wurde für den Zeitraum 2000–2016 untersucht, welche strategischen EU-Konzepte für Entwicklungsansätze bedeutsam waren (Cotella/Janin Rivolin/Pede et al. 2018). So wurde beispielsweise eingeschätzt, dass vom VK, ebenso wie von Deutschland, Frankreich oder auch den Niederlanden, eine eher moderate Rolle in den Verhandlungen zu den Territorialen Agenden von 2007 und 2011 eingenommen wurde. Auch bei der Gestaltung von

EU-Dokumenten wie etwa der Lissabon-Agenda für die 2000er Jahre wurde dem VK ebenfalls nur eine moderate Rolle attestiert, ähnlich wie Frankreich, Irland und Portugal, wohingegen Deutschland, Belgien und auch Schweden nur eine schwache Rolle spielten.[1]

Gleiches gilt für das VK auch mit Blick auf die Ausgestaltung der Kohäsionspolitik. Dies kann jedoch als ein vergleichsweise „deutliches" Engagement interpretiert werden, da ökonomisch starke Länder, wie beispielsweise Österreich, Finnland und Dänemark, hier nur schwachen Gestaltungswillen zeigten. Das deckt sich mit der Einschätzung, dass die kritische Haltung des VK zur Kohäsionspolitik nicht unumstritten war und ist (Bachtler/Begg 2017). Auch im VK spielte die Kohäsionspolitik in den letzten 20 Jahren eine wichtige Rolle, insbesondere nachdem sie das Ziel des Ausgleichs sozioökonomischer Disparitäten nach und nach abschwächte zugunsten einer, auch vom VK favorisierten, endogenen Entwicklungspolitik, welche alle Regionen der EU unterstützen soll.

Was hier besonders ins Auge fällt ist, dass dem VK zusammen mit der Slowakei attestiert wurde, eine starke Rolle bei der Mitgestaltung der Stadtpolitik und der Urban Agenda der EU zu spielen. Im Vergleich dazu nahmen Deutschland, Polen und die Niederlande eine moderate Rolle ein, während Italien und Belgien nur eher „schwach" versuchten, dieses Politikfeld mitzugestalten.

Im Vergleich zu anderen EU-Ländern kann zusammenfassend gesagt werden, dass das VK insgesamt einen vergleichsweise starken Einfluss auf die genannten Politikfelder hatte und sich dabei auch ein wenig stärker als etwa Deutschland engagierte (Cotella/Janin Rivolin/Pede et al. 2018). Fällt dieser „Gestaltungswille" des VK in Zukunft weg, stellt sich die Frage, ob und inwieweit andere Länder das kompensieren wollen und können. Das zeigte sich auch im Rahmen der Vorbereitungen der Territorialen Agenda 2030, welche am 1. Dezember 2020 während der deutschen EU-Ratspräsidentschaft verabschiedet wurde. Hierbei hat sich das VK seit Jahren nicht mehr eingebracht.

Im Hinblick auf künftige transnationale territoriale Kooperationen stellt sich vor allem die Frage nach der Zukunft der beiden transnationalen Interreg-Programme „Nordwesteuropa" und „Nordseeraum", in denen das VK bislang eine bedeutende Rolle spielte (vgl. auch Kap. 8). Weiterhin ist die maritime Raumplanung in Nordwesteuropa neu zu bewerten, da für die Zusammenarbeit in dem extrem stark genutzten Meeresraum der Nordsee das VK eine entscheidende Rolle spielte. Inwieweit die funktionalen und ökologischen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Nutzung der Nordsee sowie die damit verbundenen Fragen zu „Land-See-Interaktionen" ohne das VK angemessen gelöst werden können, muss kritisch hinterfragt werden (Altvater/Fletcher/Passarello 2019). Für die maritime Raumplanung und für transnationale Kooperationsprojekte ist ein „kooperatives Milieu" von besonderer Bedeutung, gerade auch, um spezifische Methoden und Handlungsansätze für die nationale Praxis zu entwickeln. Hier entfällt mit dem Brexit das VK als wichtiger Partner für transnationales Zusammenwirken und Lernen.

4 Wirtschaftsverflechtungen

Im Jahr 2015, vor der Debatte um den Brexit, war das VK noch der fünftwichtigste Außenhandelspartner Deutschlands im Warenhandel. Der Anteil des VK an den deutschen Warenausfuhren betrug damals noch 7,5 Prozent. Im Jahr 2019 waren es nur noch 5,9 Prozent, und die Briten rangierten lediglich noch auf Platz sieben der wichtigsten deutschen Handelspartner. Dahinter steht ein Rückgang der deutschen Exporte von knapp 12 Prozent zwischen 2015 und 2019. Von 1991 bis 2015 wuchsen die deutschen Exporte in das Vereinigte Königreich im Jahresdurchschnitt dagegen noch um 5,3 Prozent. Blickt man näher auf den Güteraustausch der fünf außenhandelsstärksten Bundesländer, so weisen alle fünf einen Rückgang der Exporte in das Vereinigte Königreich auf (vgl. Abb. 1).

1 Die Ausführungen beruhen auf einer Vielzahl von Experteninterviews im Rahmen des ESPON COMPASS-Projektes.

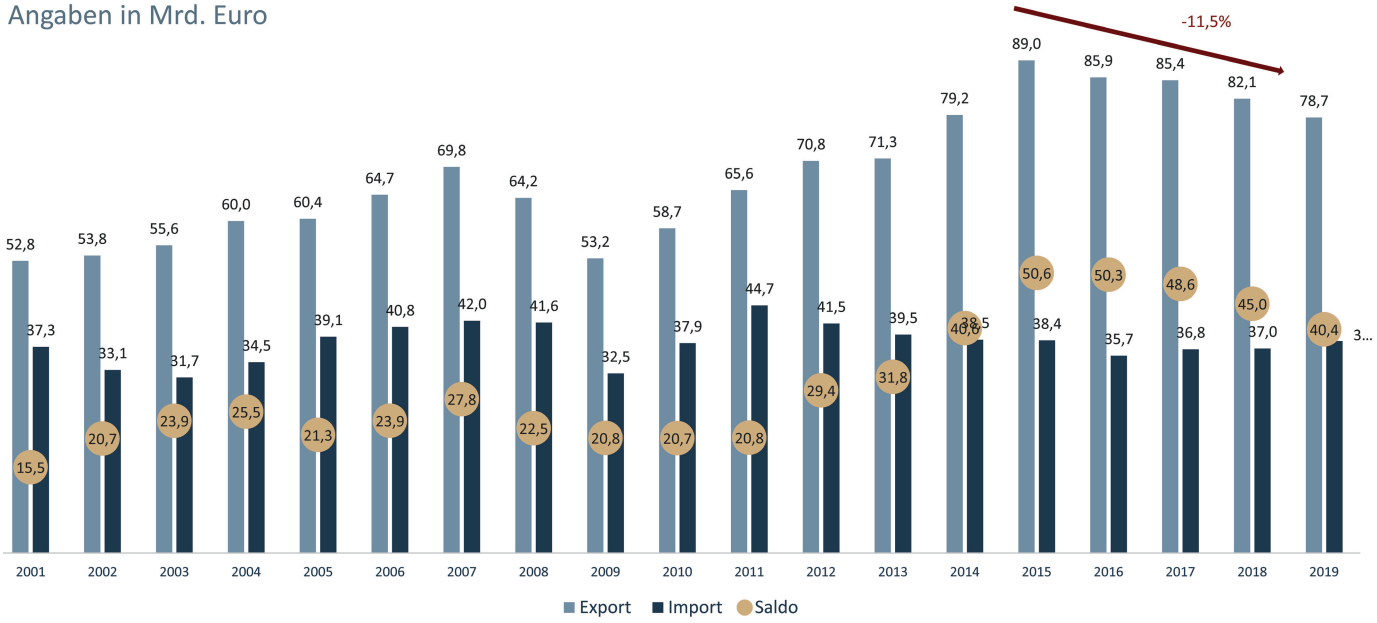

Abb. 1: Deutscher Warenhandel mit UK / Quelle: Statistisches Bundesamt 2020

Die Verringerung der Handelsverflechtungen fand statt, noch bevor das VK Ende Januar 2020 die EU verließ. Allein schon die sich zeitlich hinziehende Debatte über den Brexit hat die Handelsbeziehungen negativ beeinflusst. Das lag zum einen an der Unsicherheit darüber, ob es zu einem geordneten Austritt mit Übergangsfrist oder einem ungeordneten Verlassen der EU kommen würde. Die Unsicherheit hat zu einem Rückgang der Investitionsdynamik im VK beigetragen und damit auch die Nachfrage nach deutschen Exporten gebremst. Das Gleiche gilt für die deutliche Abwertung des britischen Pfunds gegenüber dem Euro seit dem Brexit-Referendum, die deutsche Ausfuhren im VK verteuerte und die zudem über einen Preisanstieg die Dynamik des privaten Konsums dort bremste. Insgesamt führte die Brexit-Debatte zu einer deutlichen Verlangsamung des Wachstums der britischen Volkswirtschaft, die sich auch in den deutsch-britischen Handelsbeziehungen niederschlug.

Ein Teil der Handelseinbußen dürfte auch darauf zurückzuführen sein, dass Unternehmen bereits begannen, ihre Wertschöpfungsketten umzubauen, um Unsicherheit zu vermeiden und für den Fall eines Brexits ohne Abkommen zwischen VK und EU vorzusorgen. Darauf deutet hin, dass der Handelsrückgang bei Kraftwagen und Kraftwagenteilen sowie bei pharmazeutischen Erzeugnissen besonders stark ausgeprägt war. Beide Branchen hatten bislang überdurchschnittlich enge deutsch-britische Vorleistungsverflechtungen. Diese teilweise Abkoppelung des VK von den Wertschöpfungsketten deutscher Unternehmen wird der britischen Wirtschaft auf Dauer schaden.

Die möglichen regionalwirtschaftlichen Auswirkungen auf Deutschland variieren je nach Art des Brexits: Bei einem weichen Brexit hätten durch Umlenkung von Wertschöpfungsketten und der damit einhergehenden Erschließung zusätzlicher Märkte einzelne Branchen profitieren können. Bei einem harten Brexit wären die Auswirkungen vorwiegend negativ gewesen (vgl. Felbermayr/Gröschl/Heiland et al. 2017). Das in letzter Minute (24.12.2020) beschlossene Handels- und Kooperationsabkommen („Partnerschaftsvertrag“, EU 2020) für die Zeit nach der Brexit-Übergangsphase ist zwar kein No-Deal, aber auch keine weiche Landung. Bereits jetzt zeigt sich, dass es deutliche regionale Unterschiede gibt und weiterhin zukünftig geben wird. So werden (kleinere) Bundesländer wie das Saarland und auch Thüringen, deren Wirtschaft in erhöhtem Maße vom VK abhängig ist, stärker betroffen sein als Bundesländer mit ausdifferenzierten Wirtschaftsstrukturen (Bayern) (vgl. Busch 2019). Dies lässt sich vor allem auf regionaler Ebene zeigen: Für produktive

Agglomerationszentren wie Hamburg, Düsseldorf und Köln sowie München werden absolut die höchsten Verluste prognostiziert, die aber durch ausdifferenzierte Wertschöpfungsketten und vielfältige Absatzmärkte abgefedert werden (Mion/Ponattu 2019). Insgesamt werden die volkswirtschaftlichen Einbußen in Deutschland damit mittel- und langfristig überschaubar und verkraftbar bleiben.

5 Finanzsektor

Der Brexit ist auch für den Finanzsektor ein gewaltiges Experiment, das erstmals Integration in Separation umkehrt. Das in London derzeit zirkulierende Narrativ eines zukünftigen „Singapur an der Themse" war nicht nur wirkmächtig in Vorbereitung eines ungeordneten politischen Brexits, sondern hat Auswirkungen auf die Finanzplätze in London und der EU. Eine Neuordnung des räumlichen Gefüges der europäischen Finanzplätze ist erwartbar.

Wie jede Industrie besitzt auch die Finanzwirtschaft – mit ihren verschiedenen Zweigen (Vermögensverwaltung, Depotbanken, Kreditfinanzierung, Bezahldienste, Investmentbanking usw.), auf verschiedenen Märkten (Kredit-, Anleihe-, Aktienmärkte usw.) und mit verschiedenen Interessen – eine eigene Geographie, die sich über ihre Produktionssysteme in den Finanzzentren materialisiert.

Mit der Abtrennung des Finanzplatzes London von der EU[2] durch einen Brexit sind wichtige Finanzfunktionen gezwungen, sich (zusätzlich zu ihrem Standort im VK) in der EU eine neue Heimat zu suchen. Diese räumlichen Verlagerungen sind bereits weitgehend abgeschlossen, und je nach Spezialisierung profitierten die Standorte Dublin, Frankfurt, Paris und Luxemburg am stärksten von Zugewinnen durch Arbeitskräfte und Businessverlagerung. Dies alles geschieht vor dem Hintergrund einer zunehmenden Öffnung der Finanzindustrie Deutschlands für die globalen Kapitalmärkte. Bislang war etwa fast das gesamte Investmentbanking der deutschen Banken in London und New York City angesiedelt, nun werden Teile nach Frankfurt und Paris verlagert.

Weitere makroökonomische Entwicklungen sind im Hinblick auf den Brexit in Betracht zu ziehen. Ein seit langem ablaufender Strukturwandel in der Finanzindustrie verändert – in Reaktion auf die Finanzkrise von 2008/09 – das Bankengeschäft und trieb Konsolidierungen auch im deutschen Bankensystem voran. Nicht-Banken (d. h. alle Arten von Investmentfonds und Vermögensverwaltung) haben im Vergleich zu Banken (v. a. zum Investmentbanking, angesiedelt vorrangig in New York City und London) zunehmend an Gewicht gewonnen, und Frankfurt, München, Luxemburg und Dublin haben als Standorte für das Investment Management gewonnen. Zudem zwingen Trends wie die zunehmende Technologisierung (FinTech) und „Green/Sustainable Finance" die Finanzwirtschaft zur Anpassung und verstärken die Brexit-Wirkungen.

Die Covid-19-Krise ist ein weiterer Treiber für Veränderungen, auch mit Blick auf eine sich ändernde Organisation der Arbeit in der Finanzdienstleistungsindustrie und die daraus resultierende Büroraumnachfrage.

Die Finanzplätze Frankfurt und München (Banken, Versicherungen, Vermögensmanagement, FinTech) sowie evtl. Berlin als sich etablierender FinTech-Standort sind die größten Brexit-Gewinner in Deutschland. Nicht zuletzt durch die enge Einbettung der Finanzcluster in die städtischen Gefüge (Finanzzentren) lassen sich derzeit folgende **wirtschaftsorganisatorische Veränderungen** antizipieren:

2 Es ist anzumerken, dass der Finanzplatz London seit jeher in ein anderes Währungssystem (GPB) mit eigenständiger Zentralbank (Bank of England) als dem des Euros mit der EZB eingebettet ist. Dies wirkt sich u. a. auf das riesige Euro-Clearinggeschäft in London aus (z. B. Dörry 2017), das nun in Frankfurt gebündelt werden soll. Dies bedingt allerdings weitreichende Investitionen in die technologische Infrastruktur.

Direkte (primäre) Effekte in der Finanzindustrie:

> Brexit-induzierte Stärkung der Finanzwirtschaft in Deutschland und damit vor allem des Standorts Frankfurt.

> Etablierung neuer Finanz-Ökosysteme, inkl. finanznaher Dienstleistungen mit steigender Nachfrage nach Büroraum und urbanen Dienstleistungen/Nahversorgung. Räumlich-funktionale Spezialisierung und Verflechtungen zwischen Finanzplatz und Hinterland (etwa Frankfurt – Eschborn), mit Auswirkungen auf Immobilienmarkt und Verkehr.

Indirekte (sekundäre) Effekte durch Brexit-Gewinne:

> Durch wachsende (zahlungskräftige) Nachfrage und zunehmende Internationalisierung (Mehrsprachigkeit) Druck auf bestehende soziale (Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser, kulturelles Angebot usw.) und physische Infrastrukturen (Straße/Schiene, Hotels, Wohnraum usw.), was zu einem räumlich konzentrierten Preisdruck am Wohnungsmarkt und über einen Anstieg täglicher Pendlerbewegungen aus dem Umland zu Stau/Zeitverlust, Luftverschmutzung, Zersiedlung usw. führt.

> Anstieg der Nachfrage nach häuslichen Dienstleistungen (Reinigungskräfte, Kinderbetreuung usw.) und weiterer geringbezahlter Arbeit mit der Folge zunehmend segmentierter Arbeitsmärkte und weitergehender sozialräumlicher Segregation.

Ableitung raumordnerischer Fragen:

Kurzfristig: Wie entwickelt sich die mit den Covid-19-Beeinträchtigungen einhergehende Büronachfrage innerhalb der Städte (CBDs) trotz Brexit-Gewinnen? Durch neue Homeoffice-Regelungen könnte ein drohender Büroflächenleerstand etwa zum Verfall innerstädtischer Teilgebiete beitragen, aber auch zur Entspannung an den Wohnungs- und Büromärkten (geringe Mieten vorteilhaft für Gründer im FinTech-Bereich u.a.).

Mittelfristig: Welche Wirkungen entfalten (die wirtschaftlichen, sozialen) Spillover-Effekte in den Speckgürteln der Finanzzentren Frankfurt und München? Wie lässt sich eine zunehmende soziale und räumliche Ungleichheit vermeiden bzw. abfedern?

Langfristig: Werden die durch den Brexit realisierten Zuzüge in ihrer Nachfragewirkung nach Büros durch Technologisierung und die durch Covid-19 erprobten Homeoffice-Möglichkeiten/Kostenzwänge abgeschwächt? Wo werden sich die neuen Bürostandorte für welche (sich gegenwärtig ändernden) Finanzfunktionen etablieren?

Perspektivisch – vor allem vor dem Hintergrund des Brexits und eines antizipierten langfristigen Umbaus der globalen Finanzmärke (Aufstieg des chinesischen RMB als Weltwährungssystem) – wird die EU ihre Finanzkraft bündeln müssen, wovon Frankfurt und potenziell München als Finanzzentren profitieren können. Die ökonomische Rolle der Finanzzentren, die soziostrukturelle Bedeutung zukünftiger (noch besser bezahlter) Beschäftigung sowie die vielfältigen Wirkungen auf das jeweilige urbane Gefüge sollten daher im Auge behalten werden.

6 Mobilität und Arbeitsmärkte

Eine der zentralen Grundfreiheiten der EU ist die „Personenverkehrsfreiheit“, die es Unionsbürgerinnen und -bürgern gestattet, in einem anderen Mitgliedstaat zu wohnen und zu arbeiten. Diese Grundfreiheit ermöglicht eine hohe räumliche Mobilität der EU-Bürger/innen zwischen den Mitgliedsländern und besitzt damit u.a. eine Ausgleichsfunktion für die nationalen Arbeitsmärkte in der EU. Für das VK ist diese Grundfreiheit in der Vergangenheit auch deshalb von großer Bedeu-

tung gewesen, weil sie geholfen hat, Engpässe auf dem britischen Arbeitsmarkt, insbesondere im Gesundheitswesen, aber auch in der Landwirtschaft abzufedern. Von besonderer Bedeutung ab dem Jahr 2004 war die EU-Osterweiterung, in deren Folge zahlreiche neue EU-Bürger/innen die „Politik der offenen Tür" des damaligen Premierministers Tony Blair nutzten, um sich im VK niederzulassen.

Es war gerade dieser große Anstieg der Zuwanderung aus den neuen Beitrittsländern, der das Thema Einwanderung auf die Agenda einer zum Teil vehement geführten öffentlichen Debatte im VK setzte. Die von Teilen der Politik und der Massenmedien angeheizte Besorgnis der britischen Öffentlichkeit vor den negativen Folgen der (EU-)Zuwanderung (für die Arbeitsmärkte und die sozialen Sicherungssysteme) ist für ein Verständnis des Ergebnisses der Volksabstimmung des Jahres 2016 von zentraler Bedeutung.

Im Jahr 2017 lebten etwa 3,8 Millionen EU-Bürger/innen im VK, davon allein über 1 Million Personen aus Polen, während ca. 1,3 Millionen britische Staatsbürger/innen in anderen EU-Mitgliedstaaten lebten (EU 2018). Seit dem Referendum ist die Nettozuwanderung aus der EU in das VK jedoch kontinuierlich gefallen, von etwa 200.000 im Juni 2016 auf 70.000 Personen im September 2019 (Portes 2020). Interessanterweise ist parallel hierzu die Zuwanderung aus Nicht-EU-Staaten signifikant angestiegen, und zwar von ca. 160.000 auf 250.000 Personen. Diese Entwicklung ist im Zusammenhang zu sehen: Der Rückgang der arbeitsbedingten Migration aus der EU führte zu Engpässen auf dem Arbeitsmarkt, auf die die Regierung mit einer Lockerung der Einreisebestimmungen für Nicht-EU-Bürger/innen reagiert hat. Diese Lockerungen wiederum haben zu einer verstärkten Zuwanderung aus Nicht-EU-Staaten geführt.

Seit dem Referendum im Jahr 2016 ist nicht nur die Zahl der zugewanderten EU-Bürger/innen zurückgegangen, auch die Einstellungsmuster der britischen Bevölkerung gegenüber Zuwanderung haben sich in der Zwischenzeit deutlich gewandelt. Während zum Zeitpunkt des Referendums über 39 Prozent der Befragten angaben, Zuwanderung habe negative Auswirkungen auf das VK, ist dieser Wert im Dezember 2018 auf 28 Prozent gefallen. Dagegen stieg die positive Einschätzung im gleichen Zeitraum von 35 auf 48 Prozent (alle Zahlen: IPSOS 2019). Angesichts der kaum veränderten Gesamtzuwanderung im gleichen Zeitraum lassen sich die Zuwanderungszahlen als Begründung für die veränderten Einstellungsmuster nicht heranziehen. Hier spielen andere Dinge eine entscheidendere Rolle, wie die veränderte restriktivere Politik gegenüber Zuwanderung, die veränderte Berichterstattung in den Massenmedien etc. Die Krise um Covid-19 verschärfte die Debatte darüber, ob es im britischen Eigeninteresse ist, angesichts der kritischen Situation im britischen Gesundheits- und Sozialwesen die Personenverkehrsfreiheit von EU-Bürgerinnen und -Bürgern nach dem Ende der Übergangsfrist am 31.12.2020 nennenswert einzuschränken. Durch das Handels- und Kooperationsabkommen (EU 2020) wurden auch für den Gesundheitsbereich schwerwiegende Folgen abgefedert.

Sowohl die veränderten Zuwanderungszahlen aus der EU als auch die sich wandelnden öffentlichen Debatten um Zuwanderung haben die für die Zukunft angedachten Regelungen zur Zuwanderung bereits mitgeprägt. Das neue, auf Punkten basierende System (vgl. Kap. 7), das für **alle** Zuwanderer in das VK gelten soll und schrittweise ab dem 1. Januar 2021 eingeführt wurde, folgte den Empfehlungen des unabhängigen Beratungsausschusses für Migration (MAC 2020). Zu den Eckpunkten gehören:

> Zuwanderer müssen eine Beschäftigung mit einem Mindesteinkommen von 25.600 £ Sterling nachweisen, die zudem einen „höheren Schulabschluss" erfordert.

> In Mangelberufen wird es einen niedrigeren Schwellenwert von etwa 20.000 £ Sterling geben.

> Auch für Promovierte soll ein niedrigerer Schwellenwert gelten, insbesondere in den MINT-Fächern (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft, Technik).

> Für den nationalen Gesundheitsdienst und den Bildungssektor soll es keine Gehaltsschwelle geben.

> Es wird ein erweitertes Programm für Saisonarbeitskräfte in der Landwirtschaft geben.

Um sich für die Zuwanderung zu qualifizieren, müssen Bewerber/innen eine Mindestpunktzahl von insgesamt 70 Punkten erreichen, wobei es mehrere Möglichkeiten gibt, fehlende Punkte zu ergänzen (z.B. durch eine angestrebte Beschäftigung in Mangelberufen) (HMG 2020).

Das Zuwanderungssystem des VK ist in Zukunft ganz auf die Bedürfnisse des britischen Arbeitsmarktes abgestellt. Welche Folgen diese Strategie für das weitere Verhältnis zwischen dem VK und der EU hat, lässt sich derzeit nicht einschätzen. Allerdings hat die EU in der Vergangenheit mehrfach deutlich gemacht, dass sie nicht bereit ist, „Rosinenpickerei" zu akzeptieren, da damit das Fundament der EU zunehmend brüchig würde. Ein wesentlicher Punkt, der die EU im Hinblick auf das neue britische Zuwanderungssystem stören dürfte, besteht in dessen beträchtlicher Liberalisierung für Nicht-EU-Migranten und damit in der besseren Wettbewerbsposition des VK gegenüber der EU. Damit aber würde die Forderung der EU tendenziell untergraben, das zukünftige Verhältnis zwischen VK und EU im Rahmen eines „level playing field" – also unter gleichen bzw. vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen – zu gestalten.

7 Bildung und Forschung[3]

Auch die Bereiche Bildung und Forschung gehören zu den Themen der Brexitverhandlungen. Das Gesamtpaket, d.h. der „Deal" kam zum Jahresende 2020 zustande, sodass direkt im Anschluss die Verhandlungen zu den sektoralen Programmen wie Horizon Europe, Erasmus+ etc. aufgenommen werden konnten. Verhandlungen, wie sie üblicherweise bei Assoziierungsabkommen stattfinden, gab es jedoch in diesem Falle für Horizon Europe nicht, da die Positionen vorab weitestgehend geklärt und per Protokoll dem „Deal" angehängt werden konnten.

Drittstaaten, darunter das VK, werden zukünftig nicht mehr Fördermittel aus Horizon Europe einwerben können, als sie einzahlen (zuvor zählte das VK zu den Nettoempfängern in den Forschungsrahmenprogrammen). Außerdem behält sich die EU vor, assoziierten Staaten die Beteiligung an bestimmten Förderlinien zu verweigern, wenn sich eine solche Beteiligung z.B. nachteilig für die Wettbewerbsfähigkeit der EU auswirken könnte (Art. 73). Derzeit gehen die Überlegungen der EU beispielsweise dahin, Drittstaaten wie Israel, Norwegen und das VK von Förderlinien zur Quantentechnologie auszuschließen, was die Wissenschaftscommunity sorgt. Im Übrigen hat das VK beschlossen, sich nicht mehr am EU-Programm Erasmus+ zu beteiligen.

Wissenschaftler/innen aus dem VK werden sich – bis auf sehr wenige Ausnahmen – wie bisher auch an Horizon Europe Projekten beteiligen können, und zwar sowohl als Partner als auch als Koordinator. Zu den Ausnahmen gehört eine Förderlinie unter dem European Innovation Council (EIC), der an Equity Funds geknüpft ist, und eben die o.g. möglichen Ausnahmen in Forschungsbereichen zu bestimmten Technologieentwicklungen. Dies bedeutet zunächst, dass Kooperationen wie bisher auch mit britischen Partnern in Horizon Europe möglich sind.

Während sich britische Wissenschaftler/innen um bilaterale Kooperationen mit der EU und hier v.a. mit Deutschland bemühen, könnte sich die Entwicklung für Deutschland auch positiv auswirken, wenn so beispielsweise exzellente deutsche Wissenschaftler/innen aus dem VK nach Deutschland zurückkehren. Zudem können sich die Erfolgschancen für deutsche Forschungseinrichtungen in bestimmten EU-Programmen, insbesondere des European Research Council (ERC), ohne die

3 Dieser Text basiert auf Informationen des Europa-Büros der Leibniz-Gemeinschaft vom 06.10.2020 und 16.03.2021.

Beteiligung des VK erhöhen. Weiterhin gilt es, die Mobilität von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern zwischen der EU und dem VK zu gewährleisten, analog des britischen „Global Talent Visa“ (UKRI 2020), das ein Visum an anerkannte Finanzierungsquellen wie das EU-Forschungsprogramm knüpft.

Mit der Einrichtung eines „Office for Talent“ sollen die besten Wissenschaftler/innen der Welt angeworben werden. Weiterhin ist geplant, sowohl eine Finanzierungseinrichtung für Forschung nach dem Vorbild der US „Defense Advanced Research Projects Agency“ (DARPA) mit 800 Millionen Pfund über fünf Jahre einzurichten, wie auch eine Ersatzförderung für den Europäischen Forschungsrat, den sogenannten „Discovery Fund“. Diese sowie parallel laufende Anstrengungen für bilaterale strategische Kooperationen oder Partnerschaften mit europäischen Forschungseinrichtungen können jedoch die multilateralen Kooperationsprogramme und die Strukturen eines milliardenschweren EU-Forschungsprogramms nicht ersetzen. Die britische Regierung verfolgt insbesondere die Anwerbung von Hochqualifizierten (high potentials) und Arbeitskräften aus dem Dienstleistungsbereich. Sie plant ein Visa-Punktesystem ohne Vorteile für EU-Bürger/innen (vgl. Kap. 6). Ausländische Doktorandinnen und Doktoranden, die im VK promovieren, dürfen nach Abschluss bis zu drei Jahre weiter im Land bleiben.

Es ist davon auszugehen, dass die Mobilität von Wissenschaftlern (und Studierenden) deutlich erschwert wird, je nachdem, wie lange sie in Großbritannien bleiben wollen. Die derzeitige Vereinbarung sieht vor, dass eine visumfreie Einreise in das VK für eine Dauer von 90 Tagen innerhalb eines Zeitraums von 180 Tagen möglich ist. Darüber hinaus gilt also Visumpflicht. Dies wird aber wohl von Fall zu Fall zu klären sein; auch war noch offen, ob sich diese Regelung nur auf ein touristisches Visum bezieht oder ob auch Arbeitsaufenthalte unter diese Regelung fallen können. Hier sind noch einige Punkte der Handhabung in der Praxis nicht geklärt. Gerade auch im Hinblick auf die Mobilität von Studierenden wird es voraussichtlich viele verschiedene Regelungen (z. B. hinsichtlich Studiengebühr) geben, die bilateral zwischen den Universitäten zu klären sein werden. Hierzu ist das BMBF u. a. mit dem DAAD im engen Austausch.

Zusammenfassend kann man festhalten, dass der Brexit die wissenschaftlichen Kooperationen mit und die Mobilität nach Großbritannien von deutschen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern sowie Studierenden deutlich einschränken und durch Beantragungspflichten erschweren wird.

8 Territoriale Kohäsion und europäische Förderprogramme

Neben die zentralen Aufgabenstellungen der europäischen Integration – die wirtschaftliche und soziale Kohäsion – ist mit der „kleinen Verfassungsreform“ des Vertrags von Lissabon (EU 2007) auch das Ziel der territorialen Kohäsion getreten. Auch wenn dieses Ziel keine explizite Kompetenz der EU im Bereich der Raumordnung begründet, so wurde doch die Bedeutung einer einheitlichen räumlichen Entwicklung der EU weiter gestärkt. Dabei spielen drei Komponenten eine wichtige Rolle:

1. Die Überwindung von Grenzen und Raumwiderständen, insbesondere die widerstandsfreie Entwicklung physischer Netze, vor allem im Verkehrssektor.

2. Die Entwicklung grenzüberschreitender Raumentwicklungsstrategien.

3. Der Austausch und die gegenseitige Befruchtung der unterschiedlichen Raumordnungssysteme.

Diese Zielstellungen wurden zum Teil mit durchaus großer Dynamik bereits seit Ende des letzten Jahrtausends verfolgt. So entstand 1999 als Raumentwicklungsstrategie das Europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK) und darauf aufbauend 2007 die Territoriale Agenda, die gerade unter deutscher Ratspräsidentschaft zur „Territorialen Agenda 2030" fortgeschrieben wurde.

Zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur wurde die Planung und Finanzierung der transeuropäischen Netze (TEN) aufgebaut, welche durch flankierende Förderansätze und -programme (Interreg) zur Europäischen Territorialen Zusammenarbeit (ETZ) aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung seit Mitte der 1990er Jahre finanziert werden. Zurzeit läuft die fünfte Förderperiode (Interreg V B), die sechste Förderperiode 2021–2027 ist in Vorbereitung. Neben der Zusammenarbeit in Grenzregionen wurde in den letzten 20 Jahren auch eine Zusammenarbeit in transnationalen Kooperationsräumen (z. B. Nordseeraum und Nordwesteuropa) sowie eine Zusammenarbeit aller EU-Staaten im Bereich der Raumentwicklung durch das Interreg-Programm etabliert.

Vom Brexit besonders betroffen sind naturgemäß die teilräumlichen Kooperationsprogramme für Nordwesteuropa (NWE) und auch für den Nordseeraum.

Im Rahmen des Programms für Nordwesteuropa wurde auch ein Raumordnungsleitbild als strategischer Rahmen für die Beurteilung von einzelnen Förderprojekten entwickelt. Das zeigt, dass dieser Kernraum der EU auch bei der territorialen Kohäsion einen weit fortgeschrittenen Stand hatte. Neben dem VK, das vollständig an diesem Programm teilnimmt, sind Belgien, Irland, Luxemburg, Schweiz und Teile der Niederlande, Frankreichs und der Bundesrepublik Deutschland beteiligt.

Das NWE-Programm ist zurzeit mit immerhin 648,6 Mio. Euro ausgestattet (Interreg NWE 2014–2020). Das VK ist zurzeit der größte beteiligte Nationalstaat mit dem größten Finanzbeitrag. Entsprechend hat das VK in jüngster Zeit das Förderprogramm finanziell, inhaltlich und bei den Förderentscheidungen als durchaus anspruchsvoller Projektpartner geprägt. Die ursprünglich starke raumordnerische Prägung des Programms mit Fragestellungen metropolitaner und polyzentrischer Entwicklung, des Ressourcenschutzes und des Infrastrukturausbaus in den Sektoren Verkehr und Kommunikationsnetze hat sich mit der Lissabon-Göteborg-Strategie 2001 und später mit der Strategie Europa 2020 stark verschoben zu primär ökonomischen Fragestellungen von Innovation und Technologienentwicklung zur Erhöhung der Ressourcen- und Materialeffizienz. Bezüglich einer weiteren Teilnahme des VK am Programm, auch nach dem Brexit, also für die neue Förderperiode 2021–2027, gab es lange Zeit positive Signale. Allerdings hat das VK inzwischen definitiv erklärt, an den klassischen Interreg-Programmen nicht mehr teilnehmen zu wollen. Eine Teilnahme des VK als Drittstaat wäre durchaus möglich, denn das Programm erlaubt ausdrücklich eine Teilnahme von Nicht-EU-Staaten auf eigene Kosten. Davon haben z. B. Norwegen und die Schweiz auch in anderen Programmräumen Gebrauch gemacht. Dafür gäbe es drei Optionen:

1. Die vollständige Programmteilnahme des Nicht-EU-Staats auf eigene Kosten und auf Grundlage einer Vereinbarung mit dem Programm.

2. Die Teilnahme von einzelnen Projektpartnern aus dem VK im Rahmen von Projektkonsortien. Dies setzt allerdings auch eine Vereinbarung des VK mit dem Programm voraus.

3. Die Teilnahme von Teilräumen des VK, ähnlich wie es mit dem nordwestlichen Territorium Russlands sowie mit Weißrussland mithilfe des European Neighbourhood Instruments (ENI) im Rahmen der Ostseeraumkooperation gehandhabt wird. Diese Option könnte insbesondere für Schottland, Nordirland und Wales von Interesse sein. Vonseiten der verbleibenden NWE-Partnerregionen ist man, auf Grundlage einer fairen Partnerschaft, für eine solche Kooperation offen.

Während die Optionen eins und zwei durch das VK bisher ausgeschlossen wurden, verbleibt zurzeit theoretisch noch die Option drei. Da die Wahrung der nationalen Souveränität eine zentrale Begründung des VK für den EU-Austritt war, erscheint es zweifelhaft, ob die Option drei im VK auf Interesse stößt.

Das NWE-Programm bereitet sich auf eine Förderperiode 2021–2027 komplett ohne das VK vor. Dies wird schon aufgrund der geographischen Situation die territoriale Kohäsion Irlands erheblich erschweren. Vom räumlichen Zuschnitt zeichnet sich eine Verschiebung von NWE in Richtung Norden und Nordosten ab. Die Niederlande haben signalisiert, dass sie eine Einbeziehung ihrer nördlichen Provinzen Drenthe, Groningen und Friesland anstreben. Auch die Freie Hansestadt Bremen und die beiden niedersächsischen NUTS-2-Regionen Weser-Ems und Hannover (Leine-Weser) haben den Wunsch nach einer Teilnahme am NWE-Programm vorgetragen. Die Schweiz wird voraussichtlich am neuen NWE-Programm wieder teilnehmen. Inhaltlich zeichnet sich ab, dass das Programm sich insbesondere dem Green Deal widmen wird, z. B. mit den Themen Klimaanpassung, Energiewende und räumlich ausgewogener und ressourceneffizienter Kreislaufwirtschaft und damit auch voraussichtlich wieder eine stärkere raumordnerische Relevanz entfalten wird. Die Mitwirkung des VK an der territorialen Kohäsion in Europa auf freiwilliger Basis wird für die Förderperiode 2021–2027 eher skeptisch gesehen, es sei denn, dass den regionalen Kooperationswünschen aus Schottland und der besonderen Situation Nordirlands Rechnung getragen werden soll und damit der Prozess teilräumlich fortgesetzt würde.

9 Szenarien des zukünftigen Handelsverhältnisses zwischen EU und VK

Im spannenden Verhandlungsmarathon zwischen den Vertretern der EU und des VK über das gesamte Jahr 2020 hinweg zeichneten sich grundsätzlich folgende Szenarien zur Gestaltung des Handelsverhältnisses zwischen dem VK und der EU ab:

> Binnenmarkt (Beispiele: Liechtenstein, Island, Norwegen)
Großbritannien müsste weiterhin die Zuwanderung von EU-Bürgerinnen und -Bürgern akzeptieren, EU-Rechtsvorschriften beachten und Zahlungen an die EU leisten.

> Zollunion (Beispiel: Türkei)
Großbritannien könnte keine eigenen Handelsverträge mit Drittländern der EU abschließen.

> Freihandelsabkommen (Beispiele: Kanada, Südkorea)
Es gibt einen Verzicht auf bzw. eine Verringerung von Zöllen, freien Handel mit Waren und Dienstleistungen, Grenzkontrollen.

> Harter Brexit
Großbritannien erhält WTO-Status und muss ab dem 1. Januar 2021 Zölle zahlen.

Da die britische Regierung auf keinen Fall die (freie bzw. ungeregelte) Zuwanderung von EU-Bürgern akzeptieren wollte, war ein **Binnenmarkt-Szenario** (aktuelle Beispiele: Liechtenstein, Island, Norwegen) auszuschließen. Aber auch eine **Zollunion** (Beispiel: Türkei) war keine realistische Option, da Großbritannien in diesem Fall keine eigenen Handelsverträge mit Drittländern hätte abschließen können. Daher erschienen lediglich der Abschluss eines **Freihandelsabkommens** (Beispiele: Kanada, Südkorea) sowie der **„harte“ Brexit** (ungeregelter Austritt zum 1. Januar 2021) als die beiden realistischen Optionen. In diesen Fällen war von Grenzkontrollen auszugehen, weil sich die britische Regierung vom Konzept des „frictionless trade“ von Theresa May verabschiedet hat.

Inzwischen hat das VK den Binnenmarkt und die Zollunion verlassen, und durch die Neugestaltung des Verhältnisses zur EU im Rahmen des sogenannten Partnerschaftsvertrages wurde ein No-Deal abgewendet. Nach Darstellung des Auswärtigen Amtes der Bundesrepublik Deutschland ist es unter anderem gelungen, eine umfassende Wirtschaftspartnerschaft zu begründen, die auf einem Freihandelsabkommen beruht, bei dem weder Zölle noch Quoten vorgesehen sind. Damit wurden bedeutende Handelshemmnisse abgewendet. Allerdings zeigt sich am Beispiel des jüngsten Verhaltens der Regierung des VK, die Ausnahmeregelungen für Nordirland ohne Rücksprache mit Brüssel eigenmächtig zu verlängern, einmal mehr, wie schwer einschätzbar das immer wieder eigenwillige Agieren der britischen Regierung für die EU ist. Schon im Vorfeld des Partnerschaftsvertrages wurde dies sehr deutlich, als die britische Regierung einseitig bereits vertraglich festgelegte Vereinbarungen mit der EU infrage stellte und sich damit als wenig verlässlicher internationaler Vertragspartner selbst desavouierte.

Gerade diese jüngsten Entwicklungen zeigen, dass die bestehende Vertragslage nicht das Ende der Gespräche und Verhandlungen bedeutet. Auch die von Experten hervorgehobenen vielen offenen Fragen zum Handels- und Kooperationsabkommen (Streitbeilegungsmechanismen, Umgang mit nichttarifären Handelshemmnissen, fehlende Regelungen zur Anerkennung beruflicher Qualifikationen etc.) deuten darauf hin. Von daher ist davon auszugehen, dass es noch längere Zeit dauern wird, bis die offenen Fragen bzw. Probleme geklärt sind und sich die Gestaltung des Handels, der Wertschöpfungsketten und möglicherweise auch der Migration unter den neuen Rahmenbedingungen eingespielt hat.

Literatur

Altvater, S.; Fletcher, R.; Passarello, C. (2019): The Need for Marine Spatial Planning in Areas Beyond National Jurisdiction. In: Zaucha, J.; Gee, K. (Eds.): Maritime Spatial Planning. Cham, 397-415.

Bachtler, J.; Begg, I. (2017): Cohesion policy after Brexit: The economic, social and institutional challenges. In: Journal of Social Policy 46 (4), 745-763.

Bachtler, J.; Begg, I. (2018): Beyond Brexit: Reshaping policies for regional development in Europe. In: Papers in Regional Science 97, 151-170.

Busch, B. (2019): Brexit: Bremsspuren beim Handel zwischen Britannien und Deutschland. Köln. = IW-Report 29/2019.

Copeland, P. (2019): Why Brexit will Do little to change the contours of the European social dimension. In: Politics and Governance 7 (3), 30-39.

Cotella, G.; Janin Rivolin, U.; Pede, E.; Seardo, B.M. (2018): COMPASS – Comparative Analysis of Territorial Governance and Spatial Planning Systems in Europe. Final Report – Additional Volume 7 – Significance and role of European territorial governance.
https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/8.%20Volume_7_Europeanisation.pdf (22.03.2021).

Dörry, S. (2017): The geo-politics of Brexit, the euro and the City of London. In: Geoforum 85, 214-224.

EU – Europäische Union (2007): Vertrag von Lissabon zur Änderung des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, unterzeichnet in Lissabon am 13. Dezember 2007. In: Amtsblatt der Europäischen Union, Nr. C306 vom 17. Dezember 2007.

EU – European Parliament (Hrsg.) (2018): Brexit and Migration. Civil liberties, justice and home affairs.
https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/608835/IPOL_STU(2018)608835_EN.pdf (22.03.2021).

EU – Europäische Union (Hrsg.) (2020): Handels- und Kooperationsabkommen zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits. Amtsblatt der Europäischen Union vom 31.12.2020.
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:22020A1231(01)&from=EN (22.03.2021).

eurostat (Hrsg.) (2020): Datengrundlage ist die Eurostat Datenbank, Wirtschaft und Finanzen, BIP und Hauptkomponenten (nama_10_gdp).
https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10_gdp/default/table?lang=de (22.03.2021).

Felbermayr, G.; Gröschl, J.; Heiland, I.; Braml, M.; Steininger, M. (2017): Ökonomische Effekte eines Brexit auf die deutsche und europäische Wirtschaft.
https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/oekonomische-effekte-eines-brexit-auf-die-deutsche-wirtschaft.pdf?__blob=publicationFile&v=12 (22.03.2021).

HMG – HM Government (Hrsg) (2020): UK Research and Development Roadmap.
https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/896799/UK_Research_and_Development_Roadmap.pdf (22.03.2021).

IPSOS (2019): A World Apart? Global study for the BBC Crossing Divides season.
https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2019-03/bbc_crossing_divides_2019_global_findings_0.pdf (22.03.2021).
Luyendijk, J. (2016): Brexit is great news for the rest of the EU.
https://www.theguardian.com/commentisfree/2016/jun/28/brexit-great-news-eu-britain-sovereignty (22.03.2021).
MAC – Migration Advisory Committee (2020): A points-based system and salary thresholds for immigration. Migration Advisory Committee. January 2020.
https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/873155/PBS_and_Salary_Thresholds_Report_MAC_word_FINAL.pdf (22.03.2021).
Mion, G.; Ponattu, D. (2019): Die ökonomischen Folgen des Brexits für EU-Länder und Regionen. Zusammenfassung der Studie.
https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/user_upload/EZ_Zusammenfassung_Oek_Folgen_Brexit_20019_DT.pdf (22.03.2021).
Portes, J. (2020): Immigration between the referendum and Brexit.
https://ukandeu.ac.uk/immigration-between-the-referendum-and-brexit/# (22.03.2021).
Statistisches Bundesamt (2020): Außenhandelsstatistik, Genesis-Datenbank. Destatis, Institut der deutschen Wirtschaft. Wiesbaden.
UKRI – UK Research and Innovation (Hrsg.) (2020): Get funding and visas to do research in the UK.
https://www.ukri.org/our-work/collaborating-internationally/get-funding-and-visas-to-do-research-in-the-uk/ (22.03.2021).

Autorinnen und Autoren

Sabine Baumgart (**1952*), *Prof. Dr.-Ing., Architektin und Stadtplanerin, Univ.-Professorin für Stadt- und Regionalplanung an der Fakultät Raumplanung der TU Dortmund. Mitglied der ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft, Mitglied der Landesarbeitsgemeinschaft NRW der ARL, seit 2017 Mitglied des Präsidiums der ARL.*

Rainer Danielzyk (**1959*), *Prof. Dr., Studium der Geographie, Verwaltung/Raumplanung, Volkswirtschaftslehre und Psychologie an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster; Promotion und Habilitation an der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg. Zunächst wissenschaftlicher Mitarbeiter, Privatdozent und apl. Prof. an der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg, Vertretungsprofessur an der TU Dresden und Gastprofessur an der Universität Wien. 2001–2013 Wissenschaftlicher Direktor des ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung Dortmund. Seit 2010 Universitätsprofessor für Landesplanung und Raumforschung im Institut für Umweltplanung der Leibniz Universität Hannover, seit 2013 Generalsekretär der ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft, Hannover.*

Sabine Dörry, *Dr., Studium Geographie, BWL und VWL/Verkehrswirtschaft an der TU Dresden; im Anschluss Forschung und Lehre in Frankfurt am Main, Luxemburg und Oxford zu globalen Produktions- und Handelsbeziehungen in der Finanz- und Tourismusindustrie sowie zu Dynamiken von Stadt-, Finanz- und Immobilienentwicklungen; 2008 Promotion an der Goethe-Universität Frankfurt am Main; Forschungsgastaufenthalte in Singapur und Amsterdam; seit 2010 Senior Researcher am Luxembourg Institute of Socio-Economic Research (LISER). Gründungsmitglied von FIN GEO, the Global Network on Financial Geography.*

Martina Hülz (**1976*), *Dr. der Geographie, Studium Geographie, Soziologie und Städtebau in Berlin, Bonn und Southampton; im Anschluss Forschung und Lehre an den Universitäten Dortmund, Duisburg-Essen und Luxemburg zu Periurbanisierung, räumlichen Lernprozessen, Wissensökonomie sowie zum Wissens- und Technologietransfer; 2009 Promotion an der Universität Luxemburg („Doctorat en Géographie"); 2010–2012 Projektleiterin bei der RegioNord Consulting GmbH; seit 2012 Leiterin des Referats „Wirtschaft und Mobilität" in der ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft.*

Jürgen Matthes *leitet das Kompetenzfeld Internationale Wirtschaftsordnung und Konjunktur am Institut der deutschen Wirtschaft (IW), dem größten privat finanzierten ökonomischen Think-Tank in Deutschland. Bevor er diese Aufgabe im Jahr 2012 übernahm, hatte er mehrere Positionen im IW inne, in das er 1995 als damaliger persönlicher Referent des Direktors eintrat. Seine wirtschaftlichen Studien hat er in Dortmund und Dublin (1988–1995) durchgeführt. Jürgen Matthes hat zu einem breiten Spektrum von Themen veröffentlicht, darunter Handelspolitik, Brexit, Protektionismus, China, EU und EWU, Wettbewerbsfähigkeit und Strukturwandel.*

Martin Orth (**1956*), *Ministerialdirigent, Dipl.-Ing. Raumplanung und Städtebauassessor. Er hat in Dortmund und Wien studiert. Er war freiberuflich tätig im Bereich Stadterneuerung in Dortmund, war Regionalplaner bei der Bezirksregierung Münster und von 1993 bis 2012 beim Land Hessen, zuletzt stellvertretender Abteilungsleiter der Abteilung Landesentwicklung, Städtebau und Wohnungswesen (einschl. Geoinformation, Vermessung, Flurneuordnung). Seit 2012 ist er beim Land Rheinland-Pfalz Abteilungsleiter der Abteilung Landesplanung im Ministerium des Innern und für Sport. Er ist Mitglied des Informationskreises für Raumplanung (IfR), der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung und der Landesarbeitsgemeinschaft und des Kuratoriums der ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft sowie Vorsitzender des Hauptausschusses der Ministerkonferenz für Raumordnung.*

Volker Schmidt-Seiwert (**1957*), *Dipl.-Geogr., Studium Angewandte Geographie an der Universität Trier, seit 1990 Projektleiter im jetzigen Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR); Koordinator der Laufenden Raumbeobachtung Europas des BBSR: GIS-gestützte und regionalstatistische Analysen der räumlichen Strukturen und Entwicklungen in Europa im deutschen und europäischen Kontext.*

Peter Schmitt (**1971*), *Associate Professor, Dr. rer. pol. in Raumplanung; Studium der Geographie mit den Nebenfächern Raumplanungs- und Verwaltungsrecht, Landschaftsökologie und Städtebau in Münster und Sundsvall (SE); im Anschluss Forschung und Lehre an den Universitäten Duisburg-Essen und Dortmund sowie Forschung am Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung in Dortmund; 2007 Promotion an der TU Dortmund, 2014 „Docentur" an der Universität Stockholm; 2006–2016 Senior Research Fellow bei Nordregio – the international research centre for regional development and planning in Stockholm, seit 2014 Associate Professor mit der Fachrichtung Stadt- und Regionalplanung am Kulturgeographischen Institut der Universität Stockholm.*

Gerald Wood (**1957*), *Prof. Dr. phil. habil, Studium Geographie und Anglistik in Wuppertal und Oldenburg; im Anschluss Forschung und Lehre an den Universitäten Duisburg, Stuttgart und Münster zur Stadtgeographie, Governance-Forschung in Deutschland und im Vereinigten Königreich, zum demographischen Wandel, zur Multilokalität und zur Theorie der Geographie. 1993 Promotion, 2002 Habilitation an der Universität Duisburg; 2003 Vertretung der Professur „Stadtgeographie" am Geographischen Institut der Universität Stuttgart; seit 2003 Professor für Geographie/Anthropogeographie mit dem Schwerpunkt „Geographische Stadtforschung" an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster.*

Brexit – new Challenges for a new Europe

Schlüsselwörter
Brexit – Raumentwicklung – Wirtschaft – Handel und Finanzen – Mobilität – Bildung und Forschung – Territoriale Kohäsion

Keywords
Brexit – spatial development – economy – trade and finance – mobility – education and research – territorial cohesion

Aktuelle Positionspapiere aus der ARL
shop.arl-net.de

Nr.

120 **Brexit – neue Herausforderungen für ein neues Europa.**
Positionspapier aus dem Ad-hoc-Arbeitskreis „Auswirkungen des Brexits auf die Raumentwicklung und territoriale Kohäsion“ der ARL. Hannover, 2021.
URN: http://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-01201

119 **München als 8. bayerischer Regierungsbezirk?! Überlegungen und Vorschläge zu einer Verwaltungsstrukturreform auf der mittleren staatlichen Ebene in Oberbayern.**
Positionspapier aus der Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Verwaltungsneugliederung Südbayern“ der Landesarbeitsgemeinschaft (LAG) Bayern der ARL. Hannover, 2021.
URN: http://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-01199

118 **SARS-CoV-2-Pandemie: Was lernen wir daraus für die Raumentwicklung?**
Positionspapier aus dem Ad-hoc-Arbeitskreis „Pandemie und Raumentwicklung“ der ARL. Hannover, 2021.
URN: http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-01189

117 **Neuorientierung der Raumordnung in Bayern.**
Positionspapier aus der Arbeitsgruppe „Neue Perspektiven einer zukunftsfähigen Raumordnung in Bayern“ der Landesarbeitsgemeinschaft (LAG) Bayern der ARL. Hannover, 2020.
URN: http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-01173

116 **Zukunft der (Stadt-)Zentren ohne Handel? Neue Impulse und Nutzungen für Zentren mit Zukunft.**
Positionspapier aus der gleichnamigen Ad-hoc-Arbeitsgruppe der Landesarbeitsgemeinschaft (LAG) Bremen/Hamburg/Niedersachsen/Schleswig-Holstein der ARL. Hannover, 2020.
URN: http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-01163

115 **Raumordnung: Anwalt für gleichwertige Lebensverhältnisse und regionale Entwicklung – eine Positionsbestimmung.**
Positionspapier aus dem Ad-hoc-Arbeitskreis „Zukunft der Raumordnung“ der ARL. Hannover, 2020.
URN: http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-01153

114 **Small town research in Germany – status quo and recommendations.**
Position Paper of the Ad-hoc Working Group “Kleinstadtforschung” (Small Town Research) of the ARL. Hanover, 2019.
URN: http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-01149

113 **Kleinstadtforschung.**
Positionspapier aus dem Ad-hoc-Arbeitskreis „Kleinstadtforschung“ der ARL. Hannover, 2019.
URN: http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-01134

112 **Spatial and Transport Development in European Corridors – Example Corridor: Orient/East-Med. Connecting and Competing in Spaces of European Importance.**
Position Paper of the International Working Group „Spatial and Transport Development in European Corridors – Example Corridor: Orient/East-Med“ of the ARL. Hanover, 2019.
URN: http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-01124

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft · arl@arl-net.de · www.arl-net.de

ISSN 1611-9983