

Busch, Berthold

**Research Report**

## Brexit: Bremsspuren beim Handel zwischen Britannien und Deutschland

IW-Report, No. 29/2019

**Provided in Cooperation with:**

German Economic Institute (IW), Cologne

*Suggested Citation:* Busch, Berthold (2019) : Brexit: Bremsspuren beim Handel zwischen Britannien und Deutschland, IW-Report, No. 29/2019, Institut der deutschen Wirtschaft (IW), Köln

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/201497>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*



# **IW-Report 29/19**

## **Brexit: Bremsspuren beim Handel zwischen Britannien und Deutschland**

Berthold Busch

Köln, 22.07.2019

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>Zusammenfassung</b>	<b>3</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2 Die wirtschaftliche Entwicklung im Vereinigten Königreich seit dem Referendum</b>	<b>4</b>
<b>3 Die Entwicklung des britischen Außenhandels mit dem Euroraum seit der Brexit-Entscheidung</b>	<b>8</b>
<b>4 Der bilaterale Handel zwischen Deutschland und dem Vereinigten Königreich</b>	<b>11</b>
<b>5 Die Bundesländer im britisch-deutschen Handel</b>	<b>13</b>
<b>6 Schlussfolgerungen</b>	<b>17</b>
<b>Literatur</b>	<b>18</b>
<b>Abstract</b>	<b>21</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>22</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>22</b>

**JEL-Klassifikation:**

F14 – Länder- und Branchenstudien des Außenhandels

F15 – Wirtschaftliche Verflechtung

F20 – Allgemeines

## Zusammenfassung

Noch immer ist unklar, wann die Briten die EU verlassen werden. Es deutet aber viel darauf hin, dass der Brexit schon heute die Handelsbeziehungen zwischen dem Vereinigten Königreich und Deutschland beeinflusst hat. Das ist zum einen der Unsicherheit darüber geschuldet, ob es zu einem geordneten Austritt mit Übergangsfrist oder einem ungeordneten Verlassen des Vereinigten Königreichs kommt. Die Unsicherheit hat zu einem Investitionsabsentismus in Britannien beigetragen. Zum anderen hat die deutliche Abwertung des britischen Pfunds britische Exporte begünstigt und britische Importe verteuert, was über einen Preisanstieg die Dynamik des privaten Konsums gebremst hat. Insgesamt zeigte sich durch den Brexit ein dämpfender Einfluss auf die britische Volkswirtschaft, der sich auch in den Handelsbeziehungen niedergeschlagen hat.

Während die deutschen Exporte in die Europäische Union insgesamt im Zeitraum 2015 bis 2018 um 12,4 Prozent wuchsen, gingen die deutschen Ausfuhren in das Vereinigte Königreich um 7,8 Prozent zurück. Hieraus ergibt sich eine Differenz von gut 20 Prozentpunkten. Die deutschen Einfuhren aus der EU-27 stiegen um 14,7 Prozent an, die Einfuhren aus dem Vereinigten Königreich gingen um 3,5 Prozent zurück. Auch im längerfristigen Vergleich des deutsch-britischen Außenhandels zeigte sich eine nennenswerte Veränderung. Von 1991 bis 2015 wuchsen die deutschen Exporte in das Vereinigte Königreich im Jahresdurchschnitt um 5,3 Prozent, von 2015 bis 2018 ergab sich ein jahresdurchschnittlicher Rückgang um 2,7 Prozent. Bei den deutschen Einfuhren aus Britannien zeigte sich ein ähnliches Bild.

Bei Kraftwagen und Kraftwagenteilen, die einen Anteil von knapp einem Viertel am deutsch-britischen Außenhandel haben, sanken die deutschen Exporte in das Vereinigte Königreich im Dreijahreszeitraum 2018 gegenüber 2015 um knapp 23 Prozent, die Importe von dort um 13,6 Prozent. Pharmazeutische Erzeugnisse hatten mit einem Minus von 41,5 Prozent den stärksten relativen Exportrückgang zu verzeichnen; auf der Importseite gab es dagegen kaum eine Veränderung. Kraftwagen- und Kraftwagenteile sowie pharmazeutische Erzeugnisse zählen zu den Branchen mit engen britisch-deutschen Vorleistungsverflechtungen. Das deutet darauf hin, dass der Umbau der britisch-deutschen Wertschöpfungsketten bereits im Gange ist.

Blickt man näher auf den Gütertausch der fünf außenhandelsstärksten Bundesländer, so weisen alle fünf einen Rückgang der Exporte in das Vereinigte Königreich auf. In drei Ländern sanken auch die Importe; in Bayern blieben sie praktisch unverändert, in Hessen nahmen sie gegen den Trend deutlich zu.

## 1 Einleitung

Um den Brexit war es ein wenig ruhiger geworden, nachdem sich das Vereinigte Königreich und die Europäische Union (EU) darauf geeinigt hatten, den Austrittstermin bis spätestens auf den 31. Oktober 2019 zu verschieben. Mit der Rücktrittsankündigung der britischen Premierministerin Theresa May und der Suche nach einem Nachfolger sorgt das Thema wieder für mehr Aufregung.

Allerdings ist derzeit nicht bekannt, wann und zu welchen Bedingungen das Vereinigte Königreich die EU verlassen wird. Die Vermutung liegt aber nahe, dass die Unsicherheit, ob es zu einem ungeordneten oder harten Brexit kommt, die wirtschaftlichen Aktivitäten sowohl auf der Insel als auch auf dem Kontinent bereits beeinflusst hat und immer noch beeinflusst. Denn in einem solchen Fall würden die über viele Jahre aufgebauten Liefer- und Produktionsketten auseinandergerissen, die oftmals, beispielsweise in der Automobilfertigung, „just in time“ funktionieren. Unternehmen müssten neue Liefer- und Produktionsbeziehungen aufbauen und nach neuen Geschäftspartnern suchen. Teilweise haben sie das auch schon getan. Die Unsicherheit wird auch davon genährt, dass völlig unklar ist, wie das künftige wirtschaftliche und politische Verhältnis zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich ausgestaltet sein wird. Die zerstörenden Wirkungen auf bestehende Geschäftsbeziehungen wären zwar umso geringer, je „weicher“ der Brexit ausfiele, das heißt je weniger sich gegenüber dem Status quo ändern würde. Danach sieht es im Moment aber nicht aus.

Empirischen Untersuchungen zufolge hat der geplante Brexit die britisch-deutschen Handelsbeziehungen bereits negativ beeinflusst (Maaß/Wanner, 2019). Verwiesen wird dabei auf den Rückgang der deutschen Exporte in das Vereinigte Königreich im Jahr 2018 um über 11 Prozent gegenüber dem Jahr 2017 und der deutschen Importe von dort um über 15 Prozent, jeweils gemessen in Tonnen. Diesen Spuren soll im Folgenden etwas ausführlicher nachgegangen werden. Dazu empfiehlt sich jedoch vorab ein Blick auf die wirtschaftliche Entwicklung im Vereinigten Königreich.

## 2 Die wirtschaftliche Entwicklung im Vereinigten Königreich seit dem Referendum

Schon im Vorfeld der britischen Abstimmung über einen Austritt aus der EU wurden Befürchtungen geäußert, dass eine Trennungsentscheidung sich bereits kurzfristig deutlich negativ auf die wirtschaftliche Situation im Vereinigten Königreich auswirken könnte. Eine Studie der britischen Regierung rechnete als unmittelbare Folge eines Austrittsvotums selbst im günstigsten Szenario mit einer Rezession und negativen Wachstumsraten in vier Quartalen in Folge sowie einem um 3,6 Prozent geringeren Bruttoinlandsprodukt (BIP). Die Arbeitslosigkeit würde um 500.000 Personen ansteigen. Im ungünstigsten Szenario erwartete die Studie sogar ein um 6 Prozent niedrigeres BIP (HM Government, 2016). Die erhöhte Unsicherheit und die daraus folgende Zurückhaltung bei Ausgaben und Investitionen zählten dabei mit zu den auslösenden Ursachen. Andere Studien prognostizierten ebenfalls kurzfristige negative Wirkungen (IWF, 2016; Kierzenkowski et al., 2016), wobei auch hier die zunehmende Unsicherheit als

maßgebliche Ursache genannt wurde. Unter den kontraktiven ökonomischen Wirkungen würden dann auch die Handelsbeziehungen der Briten mit den übrigen EU-Staaten leiden.

Die Befürchtungen hinsichtlich eines unmittelbaren wirtschaftlichen Einbruchs in Britannien sind so nicht eingetroffen. Dies hat bei Brexit-Befürwortern zu dem Glauben geführt, es komme nicht so schlimm wie vielfach befürchtet und sei vielfach nur Schwarzmalerei. „Gemessen an den Warnungen, die dem EU-Referendum vorausgingen, sind die unmittelbaren Auswirkungen jedoch gering“ (Buchsteiner, 2018, 48), aber nicht zu vernachlässigen. Die Fehlprognosen veranlasste sogar den früheren konservativen Justizminister Michael Gove zu einer Expertenschelte (Hosp, 2017). Dass es nicht zu den befürchteten kurzfristigen negativen Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung im Vereinigten Königreich gekommen ist, mag damit zusammenhängen, dass die dämpfende Wirkung der Abwertung auf den Konsum erst im Jahr 2017 durchschlug.

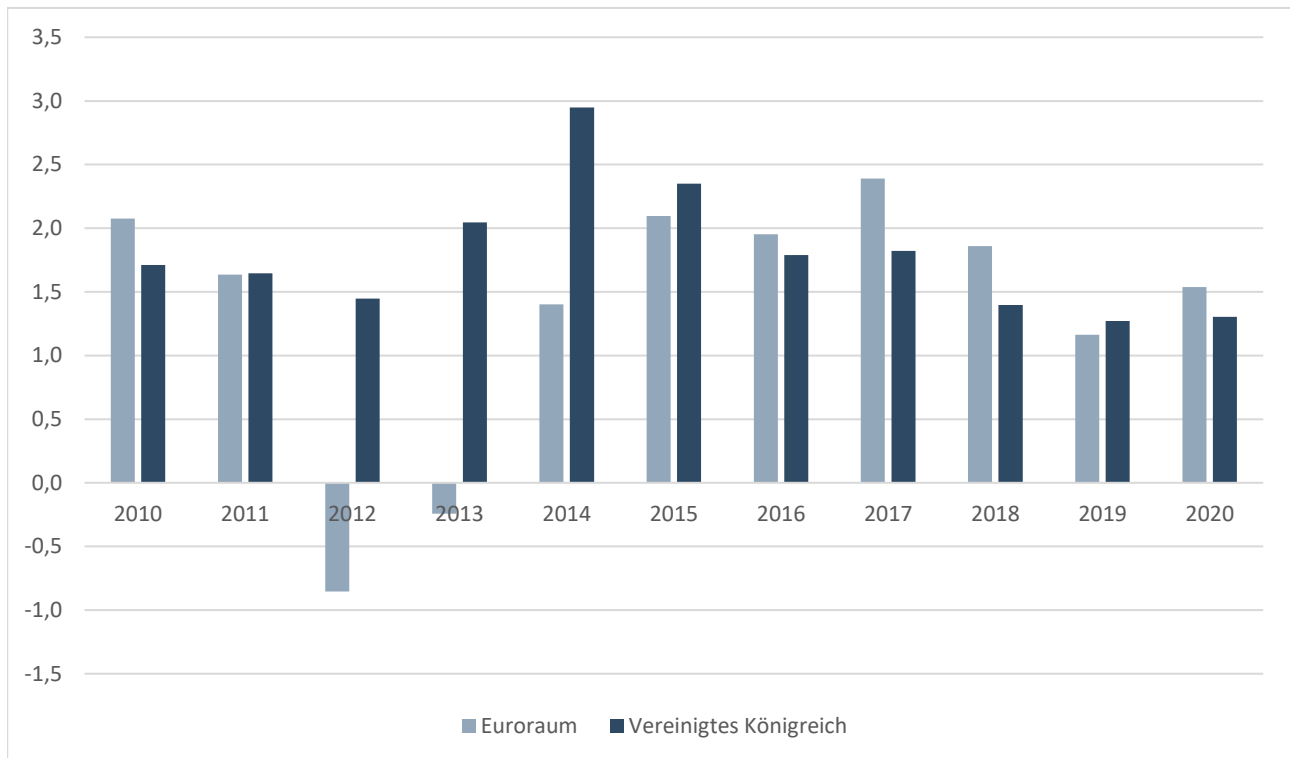
Seit dem Brexit-Referendum hat das wirtschaftliche Wachstum einen Dämpfer erhalten. Während die britische Wirtschaft 2014 um beeindruckende 2,9 Prozent und 2015 um 2,3 Prozent wuchs, fiel die Wachstumsrate des realen BIP in den folgenden zwei Jahren auf 1,8 Prozent und wird nach aktuellen Prognosen von 2019 bis 2020 weiter auf rund 1,3 Prozent zurückgehen (Abbildung 2-1). Auffallend ist, dass das Vereinigte Königreich damit seinen ehemals stabilen Wachstumsvorsprung gegenüber dem Euroraum verloren hat, der das Vereinigte Königreich seit 2016 in Bezug auf die Wachstumsdynamik überholt hat (Matthes, 2019).

Die abgeschwächte Wachstumsentwicklung deutet darauf hin, dass die Austrittsentscheidung nicht spurlos an der britischen Wirtschaft vorbeigegangen ist. Dies lässt sich bereits an den mittelfristigen Wachstumsprognosen des britischen Office for Budget Responsibility (OBR) ablesen, die halbjährlich für die Haushaltsreden des britischen Finanzministers vorgelegt werden. Im Folgenden wird der wirtschaftliche Ausblick des OBR nach dem Referendum, mit dem vom Herbst 2015 verglichen – also bevor die Debatte um den Brexit an Fahrt gewann. Dieser Vergleich zeigt, dass die britische Regierung ihre Wachstumsprognosen kontinuierlich nach unten korrigiert hat (Matthes, 2019). Für die Jahre 2016 bis 2020 prognostizierte das OBR im November 2015 ein relativ dynamisches reales Wirtschaftswachstum zwischen 2,3 und 2,5 Prozent pro Jahr. Tatsächlich wuchs das reale BIP jedoch 2016 und 2017 nur um jeweils 1,8 Prozent und 2018 um nur 1,4 Prozent. In seinem Bericht vom März 2019 prognostizierte das OBR noch geringere Wachstumsraten von 1,2 Prozent für 2019 und 1,4 Prozent für 2020. Diese Abwärtsrevisionen sind in einer mittelfristigen Perspektive signifikant.

Andere Untersuchungen bestätigen diese Ergebnisse. Gemäß einer Studie des Centre for European Reform führte die Referendumsentscheidung für den Brexit bis zum Dezember 2018 zu einem um 2,5 Prozent geringeren BIP im Vereinigten Königreich (Springford, 2019). Methodisch wird dabei die Entwicklung im Vereinigten Königreich mit der eines synthetischen „Doppelgängers“ verglichen; konstruiert aus einer Gruppe von Ländern mit ähnlichen ökonomischen Charakteristiken ohne Referendum. Born et al. (2018) zufolge zeigt der Doppelgänger-Test, dass das Brexit-Votum einen britischen Outputverlust in einer Größenordnung von 1,8 Prozent bis Ende 2017 bewirkte – ein Minus von fast 25 Milliarden britischen Pfund (GBP).

## Abbildung 2-1: Wirtschaftliches Wachstum im Vereinigten Königreich und im Euroraum

Veränderung des BIP real in Prozent gegenüber dem Vorjahr



Quellen: Datenbank AMECO; Institut der deutschen Wirtschaft

Eine wichtige Ursache für die wachstumsschwächende Wirkung ist die mit dem Austritt aus der EU verbundene Unsicherheit über die Form der künftigen Beziehungen zwischen den beiden Wirtschaftsräumen. Es herrscht Unklarheit darüber, wie der künftige Zugang zum Binnenmarkt, die Verfügbarkeit von Arbeitskräften im Fall von Beschränkungen der grenzüberschreitenden Mobilität, die mögliche Einführung von Zöllen und die künftige Regelung von Produktvorschriften die wirtschaftlichen Aktivitäten der britischen Unternehmen beeinflussen (Bloom et al., 2019). Die Unsicherheit hatte im Herbst 2018 noch zugenommen, als erste Sorgen aufkamen, es könne zu einem No-Deal-Brexit kommen. Von August bis Oktober 2018 zählten 48 Prozent der Unternehmen den Brexit zu den drei größten Unsicherheiten, von Februar bis April 2017 waren es noch 39 Prozent (Bloom et al., 2019, 15).

Im Vereinigten Königreich sind viele japanische Unternehmen mit Produktionsstätten und Niederlassungen vertreten. Die Insel ist für sie das Tor zum europäischen Binnenmarkt. Der japanische Anteil an den gesamten Beständen ausländischer Direktinvestitionen im Vereinigten Königreich lag 2017 bei 5,8 Prozent. Zum Vergleich: Deutschland kommt auf 4,8 Prozent (Ward, 2019, 8). Die japanische Regierung hatte kurz nach dem Referendum in einem Brandbrief gewarnt, „Unsicherheit sei ein großes Problem für eine Volkswirtschaft“ (Nonpaper, 2016).

Diese Unsicherheiten haben zu Anpassungsreaktionen bei Unternehmen – nicht nur – im Vereinigten Königreich geführt. Investitionsvorhaben wurden verschoben (Börsen-Zeitung, 2019;



FAZ, 2019a). Eine Analyse des Internationalen Währungsfonds (IWF) kam zu dem Ergebnis, dass die Unternehmen mit zusätzlichen Kosten für die Außenhandelsbeziehungen unter den künftigen neuen Bedingungen rechnen, was sich negativ auf ihre Investitionsentscheidungen ausgewirkt hat (Gornicka, 2018). Eine Umfrage des britischen Verbands der Hersteller und Händler von Motoren (SMMT) Ende 2018 ergab, dass ein Viertel der befragten Unternehmen der Autobranche wegen des Brexits Investitionen zurückgestellt hätte (Hippin, 2018). Große ausländische Unternehmen der Automobilindustrie, aber auch der Luft- und Raumfahrtindustrie haben darüber hinaus ihre Standorte im Vereinigten Königreich infrage gestellt (FAZ, 2018). Jaguar hat angekündigt, den Bau eines Geländewagens von der Insel in die Slowakische Republik zu verlagern. Honda will seine Produktionsstätte in Swindon schließen. Daimler hat ein Gemeinschaftsprojekt mit Nissan gestrichen (Spiegel Online, 2019).

Die Investitionen im Vereinigten Königreich fielen einer Modellrechnung des IWF zufolge vom ersten Quartal 2016 bis zum ersten Quartal 2018 um rund 5,5 bis 6,6 Prozent niedriger aus, als es ohne die durch den Brexit hervorgerufene Unsicherheit zu erwarten gewesen wäre (IWF, 2018, 66). Eine Analyse der Bank von England kommt sogar zu einem noch höheren negativen Effekt in einer Größenordnung von 6 bis 14 Prozent (Kara, 2019).

Die Schieflage und Insolvenz eines Unternehmens der Stahlindustrie wurde auf die mit dem Brexit verbundenen Unsicherheiten zurückgeführt (FAZ, 2019b). Zudem habe sich für das Unternehmen negativ ausgewirkt, dass die Pfund-Abwertung die Einfuhr von Rohstoffen verteuert habe (Triebe, 2019a). Die Insolvenz der britischen Regionalfluggesellschaft Flybmi wird zumindest teilweise auf den bevorstehenden Brexit zurückgeführt (FAZ, 2019c).

Auch das Geschäft mit privatem Beteiligungskapital hat im Vereinigten Königreich einen Dämpfer erfahren. Während die einschlägigen Aktivitäten im Vereinigten Königreich um 12 Prozent auf 16,7 Milliarden Euro im Jahr 2018 sanken, stiegen sie im übrigen Europa um 13 Prozent auf 63,9 Milliarden Euro (Espinoza, 2019).

Die wirtschaftliche Entwicklung im Vereinigten Königreich wurde auch durch den schwachen Konsum gedämpft, der infolge der Abwertung des britischen Pfunds unter Druck geriet, weil die steigenden Importpreise auf die Preisniveauentwicklung durchschlugen und die Realeinkommen senkten (Matthes, 2018). Die Entwicklung des Verbrauchervertrauens gemessen als Differenz zwischen den positiven und negativen Antworten in Prozent aller Antworten<sup>1</sup> zeigt dies deutlich (Abbildung 2-2). Hier dürften zuletzt vor allem die Befürchtungen eine Rolle gespielt haben, dass es zu einem unregelmäßigen Brexit kommt.

Es gab jedoch eine nicht zu vernachlässigende Gegenbewegung, die sich etwa im ersten Quartal 2019 in einem Wachstum der britischen Volkswirtschaft gegenüber dem Vorquartal um 0,5 Prozent manifestierte, wobei das Verarbeitende Gewerbe mit 2,2 Prozent zulegen – der höchste Anstieg seit Herbst 1988 (Triebe, 2019b). Hierfür werden hohe Lagerinvestitionen verantwortlich gemacht. Die Unternehmen bevorraten sich, um für Lieferunterbrechungen durch einen ungeordneten Brexit gewappnet zu sein. Hinzu kommt ein weiterer Effekt: Die Unsicherheit über

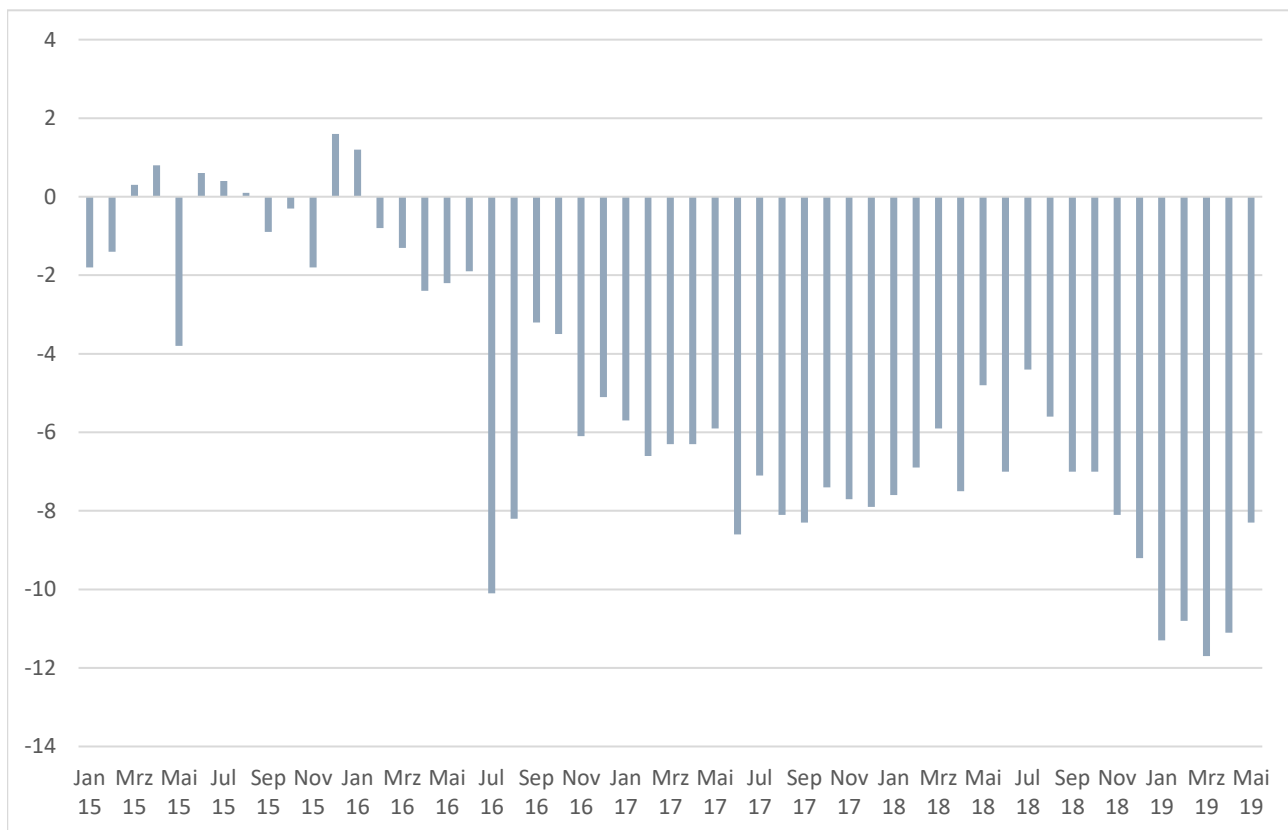
---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/ei\\_bcs\\_esms.htm](https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/ei_bcs_esms.htm).

den Brexit hat auch viele Haushalte veranlasst, Notvorräte anzulegen – Schätzungen zufolge im Milliardenbereich (FAZ, 2019d). Auch die gute Situation am britischen Arbeitsmarkt und die niedrige Arbeitslosigkeit sind ein Beleg dafür, dass die Stimmung insgesamt (noch) nicht gekippt ist. Die Erwerbstätigenquote lag im ersten Quartal 2019 bei 76,1 Prozent, verglichen mit 70,1 Prozent im dritten Quartal 2011. Die Arbeitslosenquote lag in den ersten drei Monaten 2019 bei 3,8 Prozent, der niedrigste Wert seit 1975 (Brien/Ward, 2019).

### Abbildung 2-2: Konsumentenvertrauen

Differenz zwischen positiven und negativen Werten in Prozent aller Antworten



Quelle: Eurostat, 2019

## 3 Die Entwicklung des britischen Außenhandels mit dem Euroraum seit der Brexit-Entscheidung

Der Wechselkurs des britischen Pfunds hat seit dem Austrittsvotum gegenüber dem Euro deutlich an Wert verloren – der Kursrückgang setzte freilich schon Ende 2015 ein (Abbildung 3-1). Das lässt sich damit erklären, dass im Herbst 2015 die Diskussion um das Referendum im Vereinigten Königreich Fahrt aufnahm. Im Vorjahresvergleich mit dem Jahr 2015 war die Abwertung des britischen Pfunds 2016 mit 11,2 Prozent am stärksten. 2017 wertete es noch einmal um 6,7 Prozent gegenüber der Gemeinschaftswährung ab. Insgesamt verminderte sich der Außenwert des britischen Pfunds gegenüber 2015 um etwa 18 Prozent. Das begünstigte die britischen Ausfuhren in den Euroraum und verteuerte die Einfuhren von dort.

### Abbildung 3-1: Der Wechselkurs des britischen Pfunds gegenüber dem Euro

Euro je GBP



Quellen: Eurostat; Institut der deutschen Wirtschaft

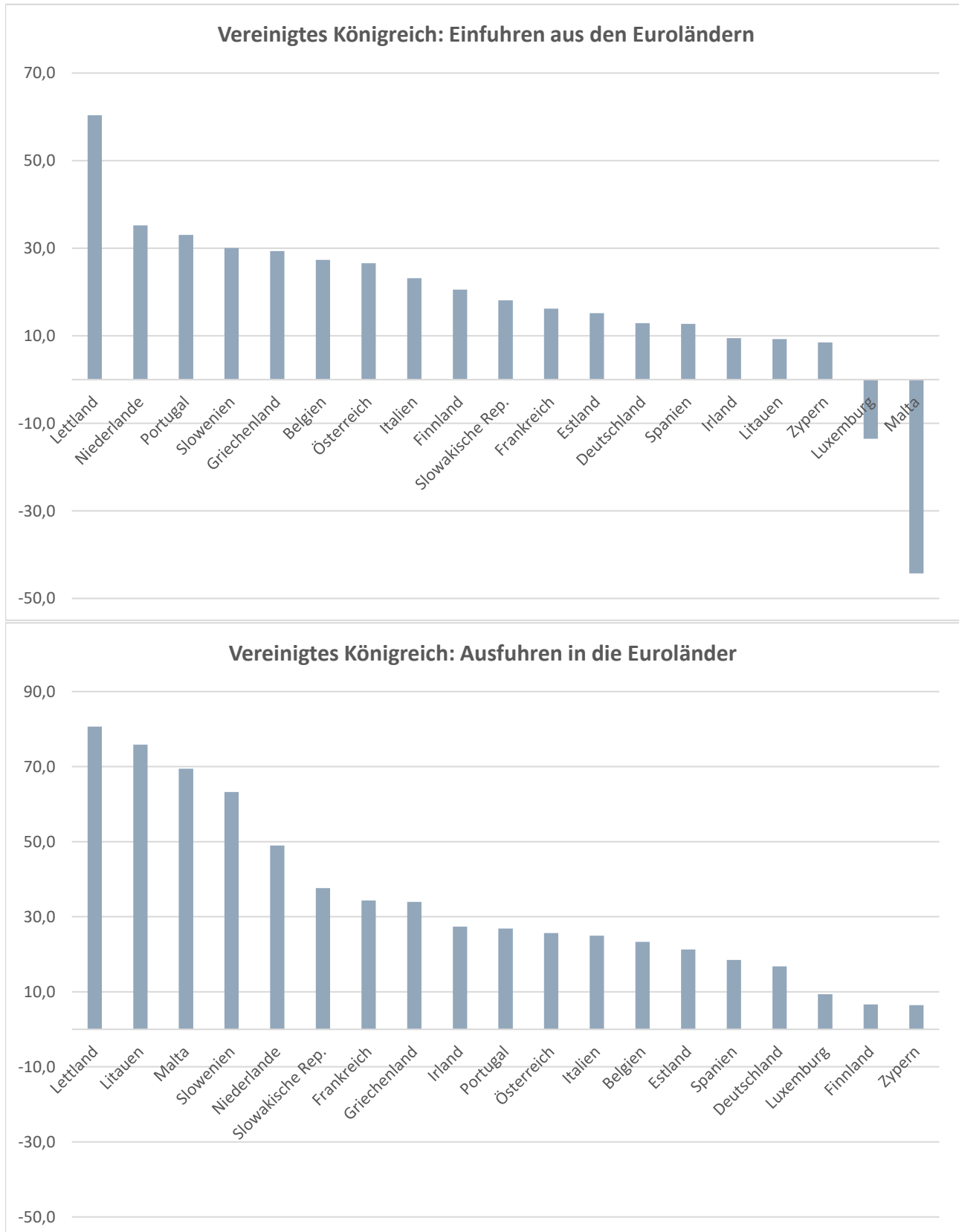
Betrachtet man die Entwicklung der britischen Ausfuhren in die 19 Euroländer und die britischen Einfuhren von dort, so bestätigt sich die beschriebene Hypothese: Die Exporte in den Euroraum stiegen um 27,7 Prozent an, die Importe dagegen nur um 19,8 Prozent.<sup>2</sup>

Unterdurchschnittlich entwickelten sich die britischen Einfuhren unter anderem aus Frankreich mit 16,2 Prozent (Abbildung 3-2), aus Deutschland mit 12,9 Prozent und aus Spanien mit 12,7 Prozent – wenn man nur auf die größeren Mitgliedstaaten abstellt. Auch bei den britischen Ausfuhren entwickelten sich die Handelsbeziehungen mit Deutschland (+16,8 Prozent) und mit Spanien (+18,5 Prozent) nur unterdurchschnittlich. Dies ist Anlass genug, sich die Entwicklung des deutsch-britischen Handels seit dem Brexit näher anzuschauen.

<sup>2</sup> Die Angaben von Eurostat in Euro wurden in GBP umgerechnet.

### Abbildung 3-2: Entwicklung des britischen Außenhandels mit den Ländern des Euroraums

Veränderung 2018 gegenüber 2015, in Prozent



## 4 Der bilaterale Handel zwischen Deutschland und dem Vereinigten Königreich

Die unterdurchschnittliche Entwicklung der britisch-deutschen Außenhandelsbeziehungen deutet darauf hin, dass hier neben der Abwertung des Pfunds die Unsicherheit über den Brexit selbst und die künftigen institutionellen Beziehungen eine Rolle gespielt haben dürften. Unsicherheit führt zu Attentismus. Investitionen oder Käufe werden zurückgestellt oder ganz aufgegeben.

Vergleicht man wiederum die Situation des Jahres 2018 mit dem Jahr 2015, dem Jahr vor der Brexit-Entscheidung, so zeigt sich das folgende Bild im Hinblick auf den deutschen Außenhandel mit dem Vereinigten Königreich.

Während die deutschen Exporte in die EU insgesamt im Zeitraum 2015 bis 2018 um 12,4 Prozent wuchsen, gingen die deutschen Ausfuhren in das Vereinigte Königreich um 7,8 Prozent zurück. Hieraus ergibt sich eine Differenz von gut 20 Prozentpunkten. Die deutschen Einfuhren aus der EU-27 stiegen um 14,7 Prozent an, die Importe aus dem Vereinigten Königreich gingen um 3,5 Prozent zurück.<sup>3</sup>

Auch im längerfristigen Vergleich des deutsch-britischen Außenhandels zeigt sich eine nennenswerte Veränderung. Von 1991 bis 2015 wuchsen die deutschen Exporte in das Vereinigte Königreich im Jahresdurchschnitt um 5,3 Prozent, von 2015 bis 2018 ergab sich ein jahresdurchschnittlicher Rückgang um 2,7 Prozent. Bei den deutschen Einfuhren aus Britannien zeigt sich ein ähnliches Bild. Die Veränderung wird dadurch noch unterzeichnet, dass in die Stützperiode (1991 bis 2015) der Einbruch beim Außenhandel infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise fiel.

Die empirische Evidenz ist freilich nicht eindeutig: Die Aufteilung des Außenhandels nach industriellen Hauptgruppen („main industrial groupings“) zeigt einerseits, dass die deutschen Exporte von Investitionsgütererzeugnissen im Untersuchungszeitraum um 7,8 Prozent gesunken sind, also mit der derselben Rate wie für alle deutschen Ausfuhren in das Vereinigte Königreich (absolut: von 47,2 auf 43,5 Milliarden Euro). Andererseits ergibt die Sonderauswertung der DIHK-Konjunkturumfrage zu den Auslandsinvestitionen aber, dass der Investitionsstandort Vereinigtes Königreich erheblich an Attraktivität verliert (DIHK, 2019).

Am stärksten war der Rückgang bei den Verbrauchsgütern mit 19 Prozent, gefolgt von Energieerzeugnissen mit 17,8 Prozent. Auf der Importseite verzeichnete Deutschland im Handel mit Energieerzeugnissen mit dem Vereinigten Königreich sogar ein Minus von 44 Prozent – bei den Energieerzeugnissen beeinflussten besonders volatile Preise die Entwicklung der Außenhandelswerte. Der Rückgang der Verbrauchsgüterlieferungen des Vereinigten Königreichs aus Deutschland lässt sich mit der Abwertung des britischen Pfunds erklären, die die Preise steigen ließ und die Nachfrage dämpfte

---

<sup>3</sup> Deutsche Ausfuhren und Einfuhren in Euro.

Die Aufgliederung des deutsch-britischen Warenaustauschs nach 30 Warengruppen gemäß dem Güterverzeichnis für die Produktionsstatistik zeigt, dass pharmazeutische Erzeugnisse mit einem Minus von 41,5 Prozent den stärksten relativen Exportrückgang zu verzeichnen haben. Auf der Importseite gab es dagegen kaum eine Veränderung. (Tabelle 4-1).

**Tabelle 4-1: Entwicklung des deutsch-britischen Außenhandels – ausgewählte Warengruppen**

	Exporte Veränderung 2018 gegen- über 2015	Importe Veränderung 2018 gegen- über 2015	Anteil der Branche am deutsch-briti- schen Außen- handel
Kraftwagen und Kraftwagenteile	-22,7	-13,6	23,2
Maschinen	7,3	19,2	10,6
Chemische Erzeugnisse	-0,3	-4,3	8,4
Sonstige Fahrzeuge	71,4	-3,8	8,1
Datenverarbeitungsgeräte, elektrische und optische Erzeugnisse	0,1	17,3	8,0
Sonstige Waren	-11,8	16,5	7,6
Metalle	9,1	-13,0	5,1
Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse	-41,5	1,8	5,0

Ausgewählte Warengruppen, auf die gut drei Viertel des Außenhandelsumsatzes mit dem Vereinigten Königreich entfallen.

Quellen: Destatis; Institut der deutschen Wirtschaft

Anders ist es bei der Warengruppe Kraftwagen und Kraftwagenteile, die einen Anteil von knapp einem Viertel am deutsch-britischen Außenhandel hat. Die deutschen Exporte in das Vereinigte Königreich sanken im Dreijahreszeitraum um knapp 23 Prozent, die Importe von dort um 13,6 Prozent. Auffällig ist, dass die Importe besonders im Jahr 2018 (-12,4 Prozent) rückläufig waren, die Exporte dagegen schon 2016 (-6,6 Prozent) und 2017 (-8,2 Prozent). Hier sind zwar Sonderfaktoren nicht auszuschließen, wie ein neues Zulassungsverfahren, das die Automobilproduktion negativ beeinflusst hat (IW-Forschungsgruppe Gesamtwirtschaftliche Analysen und Konjunktur, 2019). Allerdings sind die gesamten deutschen Automobilexporte mit einem Plus von 1,5 Prozent im Zeitraum 2015 bis 2018 beinahe unverändert geblieben. Die Importe nahmen sogar um 19 Prozent zu, sodass sich hier gegenüber dem Vereinigten Königreich ein Delta von fast 33 Prozentpunkten ergibt. Kraftwagen- und Kraftwagenteile sowie pharmazeutische Erzeugnisse zählen zu den Branchen mit engen britisch-deutschen Vorleistungsverflechtungen (Busch, 2017). Die gezeigte Entwicklung deutet darauf hin, dass der Umbau von Wertschöpfungsketten schon begonnen hat.

Die größten relativen Veränderungen gab es bei Tabakerzeugnissen und Erzen. Bei Ersteren erhöhten sich die Ausfuhren in das Vereinigte Königreich um 142,7 Prozent, bei Letzteren stiegen die Einfuhren um 1.078 Prozent. Beide Warengruppen repräsentieren jedoch nur einen Anteil am deutsch-britischen Handel von jeweils 0,1 Prozent. Der folgende Blick auf die Entwicklung des deutsch-britischen Außenhandels der fünf außenhandelsumsatzstärksten Bundesländer konzentriert sich in der Regel auf die quantitativ bedeutsamsten Warengruppen.

## 5 Die Bundesländer im britisch-deutschen Handel

Die 16 deutschen Bundesländer sind in unterschiedlichem Ausmaß vom Außenhandel mit dem Vereinigten Königreich abhängig (Tabelle 5-1). Relativ gesehen am stärksten ist das Saarland engagiert, das 8,9 Prozent seines Außenhandels (Ausfuhren plus Einfuhren) mit dem Vereinigten Königreich abwickelt. Auf der Exportseite allein sind es sogar 12,4 Prozent. Auf den Plätzen 2 bis 4 folgen Bremen (7,4 Prozent), Thüringen (6,7 Prozent) und Hamburg (6,0). Am geringsten ist der Britannien-Anteil in Mecklenburg-Vorpommern und Baden-Württemberg mit jeweils 3,6 Prozent.

Während in Bremen und Hamburg die Häfen einen besonderen Erklärungswert haben dürften, liegt es nahe, beim Saarland an die Automobilproduktion zu denken, die traditionell eine starke Stellung in diesem Bundesland hat. Der Anteil der Branche „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ an der gesamten Bruttowertschöpfung des Landes ist nicht nur mehr als doppelt so hoch wie in Deutschland. Das Land verfügt zudem über ein Automotiv-Cluster, das neben der engeren KFZ-Branche eine Vielzahl von Zulieferern umfasst und zu dem mehr als 250 Unternehmen zu rechnen sind (IW-Consult/Fraunhofer IAO, 2017, 61 f.).

In der Tat liegt der Anteil von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen an den saarländischen Exporten in das Vereinigte Königreich bei fast 80 Prozent. Auf der Einfuhrseite waren es im Jahr 2018 noch 40 Prozent. Gegenüber 2018 hat es bei den Exporten einen Rückgang um fast 30 Prozent gegeben, bei den Einfuhren kam es nahezu zu einer Halbierung. In absoluten Zahlen: Die Ausfuhren verringerten sich von 2,2 auf 1,5 Milliarden Euro, die Einfuhren von 562 auf 288 Millionen Euro.

In Thüringen dominiert bei den Ausfuhren nach und den Einfuhren aus dem Vereinigten Königreich die Warengruppe Luftfahrzeuge mit einem Anteil von 20 Prozent bei den Exporten und 66,7 Prozent bei den Importen. Erklären kann man das mit einem Gemeinschaftsunternehmen von Lufthansa und Rolls Royce, das in Thüringen Turbinen für große Verkehrsflugzeuge wartet und überholt (Ostthüringer Zeitung, 2017). Die Warengruppe hat im Vergleich von 2018 gegenüber 2015 bei den Exporten einen Anstieg von 24,7 und bei den Importen von 21,3 Prozent zu verzeichnen.

**Tabelle 5-1: Außenhandel deutscher Bundesländer mit dem Vereinigten Königreich**

im Jahr 2018, in Millionen Euro

	Ausfuhr	Einfuhr	Saldo	UK-Anteil am gesamten Au- ßenhandel des Bundeslandes	Anteil am UK-Handel aller Bun- desländer
Bayern	12.814	5.543	7.272	4,9	18,2
Nordrhein-Westfalen	12.166	8.167	3.999	4,6	20,2
Baden-Württemberg	9.848	3.795	6.054	3,6	13,5
Niedersachsen	6.251	3.204	3.047	5,3	9,4
Hamburg	4.798	2.362	2.436	6,0	7,1
Hessen	4.206	4.951	-745	5,6	9,1
Rheinland-Pfalz	3.429	1.558	1.871	4,7	4,9
Sachsen	2.386	930	1.456	5,1	3,3
Saarland	1.953	718	1.235	8,9	2,6
Sachsen-Anhalt	1.301	406	895	4,8	1,7
Bremen	1.292	1.664	-372	7,4	2,9
Schleswig-Holstein	1.112	945	167	4,7	2,0
Thüringen	944	860	84	6,7	1,8
Berlin	709	508	201	4,3	1,2
Brandenburg	466	1.022	-556	4,6	1,5
Mecklenburg-Vorpommern	321	173	148	3,6	0,5
Summe Bundesländer	63.996	36.805	27.191		100,0

Quellen: Destatis; Institut der deutschen Wirtschaft

Auf fünf Bundesländer entfielen im Jahr 2018 74 Prozent des deutschen Außenhandels aller 16 Bundesländer:<sup>4</sup> Nordrhein-Westfalen (21 Prozent), Baden-Württemberg und Bayern (jeweils rund 18 Prozent), Niedersachsen (8,5) und Hessen (7,9). Diese Länder sind in unterschiedlichem Ausmaß im Handel mit dem Vereinigten Königreich engagiert. Während der hessische Außenhandel zu 5,6 Prozent mit dem Vereinigten Königreich abgewickelt wird, sind es in Baden-Württemberg nur 3,6 Prozent. Die drei anderen Länder liegen dazwischen. Mit Ausnahme von Hessen haben sie einen Überschuss beim Handel mit dem Vereinigten Königreich (Tabelle 5-1).

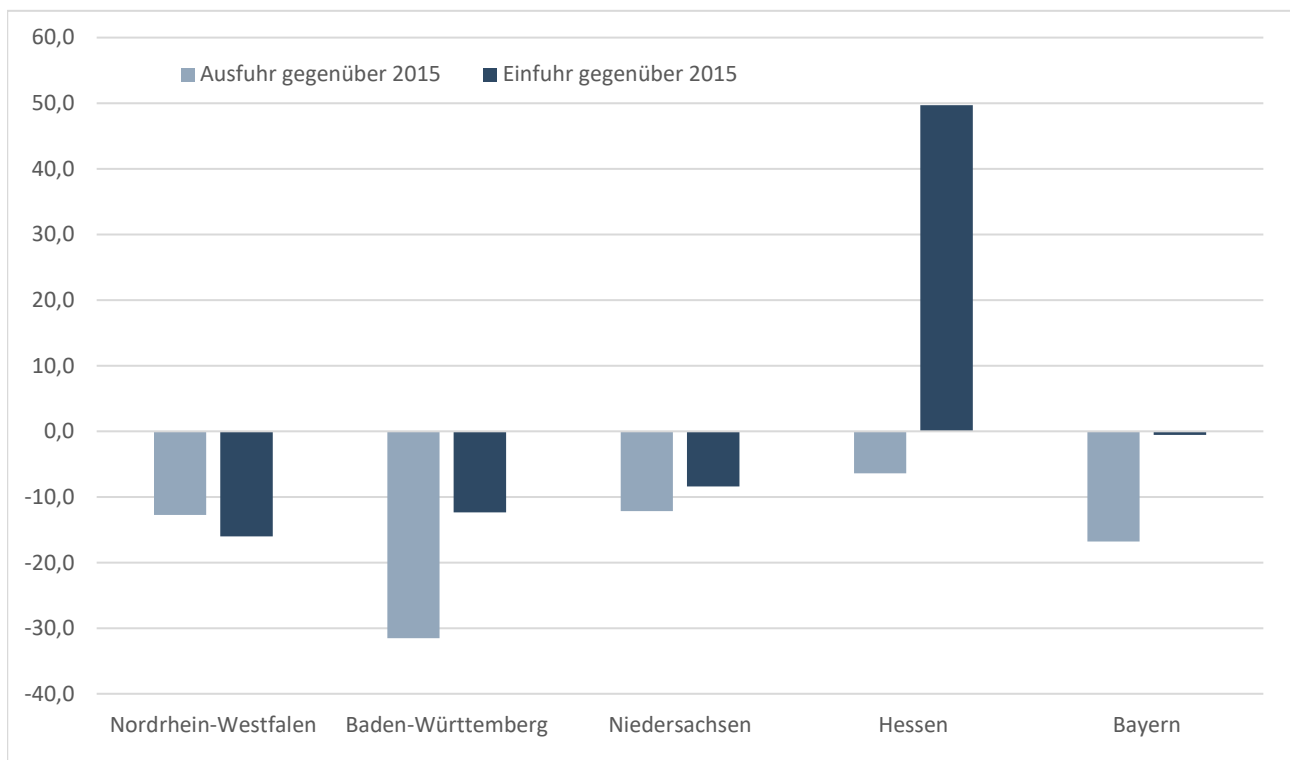
<sup>4</sup> Das ist nicht identisch mit dem gesamten deutschen Außenhandel mit dem Vereinigten Königreich, weil darin auch Waren ausländischen Ursprungs enthalten sind, die somit keinem Bundesland zugeordnet werden können (Lamla, 2007).



In den hier untersuchten fünf außenhandelsstärksten Bundesländern haben sich sowohl die Exporte nach und die Importe aus dem Vereinigten Königreich im Zeitraum 2015 bis 2018 verringert (Abbildung 5-1). Die Ausnahme ist *Hessen*. In diesem Bundesland nahmen die Einfuhren um 50 Prozent zu. Überdurchschnittlich wuchsen die Importe von Kraftwagen und Kraftwagenteilen (+217 Prozent), von sonstigen Fahrzeugen (+153 Prozent) und von Metallen (+67,7 Prozent). Auch bei elektrischen Ausrüstungen stiegen die Lieferungen aus dem Vereinigten Königreich stark an (+47 Prozent). Bei den Exporten überrascht die Verdoppelung bei den Metallen und das Plus bei sonstigen Fahrzeugen mit 181 Prozent auf rund 500 Millionen Euro. Wie in Thüringen sind es auch in Hessen Erzeugnisse der Luftfahrt, die sich hinter der Warengruppe „sonstige Fahrzeuge“ verbergen. Die Luft- und Raumfahrtbranche in Hessen weist der Wirtschaftsförderungsgesellschaft HA Hessen Agentur zufolge ein breites Angebotsspektrum auf, zu dem Triebwerkskomponenten, Bordausrüstung, Flugzeuginneneinrichtung sowie die Mess- und Navigationstechnik zählen (Bauer/Petkova, 2019).

### Abbildung 5-1: Entwicklung des Außenhandels von fünf Bundesländern mit dem Vereinigten Königreich

Veränderung von 2015 bis 2018 in Prozent



Quellen: Destatis; Institut der deutschen Wirtschaft

*Baden-Württemberg* musste bei den Ausfuhren ein Minus von mehr als 30 Prozent hinnehmen, die Einfuhren gingen um gut 12 Prozent zurück. Die Exporte pharmazeutischer Erzeugnisse sanken um 76,4 Prozent; die Einfuhren stiegen dagegen um über 60 Prozent. Der Handel mit chemischen Erzeugnissen ging sowohl auf der Ausfuhrseite (-14,3 Prozent) als auch auf der Einfuhrseite (-31,5 Prozent) zurück. Das gilt auch bei Kraftwagen und Kraftwagenteilen mit -33,3 Prozent bei den Ausfuhren und -46,6 Prozent bei den Einfuhren. Gegen den Trend entwickelten

sich auf der Importseite Maschinen mit +31,7 Prozent, Metallerzeugnisse mit +18,7 Prozent und elektrische Ausrüstungen mit +12,5 Prozent.

*Bayerns* Exporte in das Vereinigte Königreich fielen 2018 um fast 17 Prozent geringer aus als 2015; die Importseite blieb mit –0,6 Prozent praktisch unverändert. Kraftwagen und Kraftwagenteile wurden um gut 30 Prozent weniger ausgeführt, bei Importen gab es ein Minus von 20,5 Prozent. Der Rückgang auf der Exportseite konnte durch das Wachstum der Ausfuhren pharmazeutischer Erzeugnisse (+24 Prozent), elektrischer Ausrüstungen (+15,3 Prozent), von Gummi- und Kunststoffwaren (+14 Prozent) und von Maschinen (+7 Prozent) nicht kompensiert werden. Ein Minus von 3 Prozent gab es bei den Exporten chemischer Erzeugnisse; bei den Importen war es sogar ein Minus von fast 36 Prozent. Die Einfuhr von Metallen sank um 74 Prozent, die der sonstigen Fahrzeuge um 61,8 Prozent.

Die *nordrhein-westfälischen* Ausfuhren sind um knapp 13 Prozent, die Einfuhren um 16 Prozent zurückgegangen. Diese Entwicklung stützt eine Umfrage der IW Consult (Schleiermacher et al., 2019) unter nordrhein-westfälischen Unternehmen zu den Auswirkungen des Brexits auf das Land. Rund die Hälfte der Befragten hat angegeben, dass ihr Geschäft mit dem Vereinigten Königreich bereits heute negativ betroffen ist. Das betrifft sowohl die Kooperation bei Forschung und Entwicklung, Produktionskapazitäten, Beschäftigung, Beschaffung von Vorleistungen und die Umsätze.

Der Rückgang bei den Exporten wurde von einer gegenläufigen Bewegung bei den „Sonstigen Fahrzeugen“ gebremst, die um 176 Prozent anstiegen, dem eine Zunahme von rund 350 Millionen Euro auf nahezu 960 Millionen Euro zugrunde lag. Auf der Einfuhrseite verzeichnete diese Warengruppe sogar einen Anstieg von 233 Prozent. Auch hier wurde die Entwicklung von Luftfahrzeugen getragen. Dagegen waren es auf der Exportseite Schienenfahrzeuge, die Ausfuhren hatten sich im Beobachtungszeitraum mehr als verdreifacht (+211 Prozent).

Sowohl die Ausfuhren als auch die Einfuhren von Kraftwagen- und Kraftwagenteilen verringerten sich jeweils mit rund 40 Prozent recht deutlich. Bei pharmazeutischen Erzeugnissen nahmen die Exporte ebenfalls um fast 40 Prozent ab, bei den Einfuhren betrug das Minus 13,6 Prozent. Während es bei den Ausfuhren chemischer Erzeugnisse so gut wie keine Veränderung gab, stiegen die Importe um 14 Prozent an. Metallerzeugnisse gingen bei den Exporten um 14,3 Prozent zurück, bei den Importen stiegen sie dagegen um nahezu 21 Prozent an. Den relativ größten Einfuhranstieg wiesen Erze mit fast 2.330 Prozent auf. Sie haben jedoch nur einen Anteil von 1 Prozent an allen Einfuhren.

In *Niedersachsen* gingen die Exporte in das Vereinigte Königreich im Dreijahreszeitraum 2018 gegenüber 2015 um 12,2 Prozent zurück, die Importe sanken um 8,4 Prozent. Mit –63,3 Prozent fiel der Exportrückgang beim sonstigen Fahrzeugbau am stärksten aus (der Anteil an der gesamten Ausfuhr betrug nur 0,6 Prozent); Metallerzeugnisse mussten ein Minus von 35,7 Prozent hinnehmen. Kraftwagen- und Kraftwagenteile machten 2018 fast 47 Prozent aller niedersächsischen Exporte in das Vereinigte Königreich aus. Sie gingen im Vergleich mit 2015 um fast 19 Prozent zurück. Unter den umsatzstärkeren Warengruppen entwickelten sich die Exporte von pharmazeutischen Erzeugnissen mit einem Plus von fast 19 Prozent gegen den Trend, bei der Chemie

gab es ein leichtes Plus von knapp 4 Prozent. Auch auf der Einfuhrseite legte die Chemie mit 6,4 Prozent leicht zu. Gummi- und Kunststoffwaren konnten sogar ein Plus von 20 Prozent vorweisen. Auf der Importseite hatten pharmazeutische Erzeugnisse (–25,5 Prozent) und elektrische Ausrüstungen (–22,7 Prozent) starke Rückgänge zu verzeichnen. Das gilt auch für die Warengruppe Erdöl und Erdgas mit –31,7 Prozent.

## 6 Schlussfolgerungen

Auch wenn hier keine Kausalanalyse geleistet werden kann, deutet die Entwicklung des deutschen Außenhandels mit dem Vereinigten Königreich auf brexitbedingte Einflüsse hin, die meist zu einem Rückgang des Warenaustauschs geführt haben. Das zeigt sich ebenfalls, wenn man den Außenhandel der fünf außenhandelsstärksten Bundesländer betrachtet. Neben einer allgemeinen Verunsicherung über das Wann und Wie des Austritts Britanniens aus der EU hat sich auch die Abwertung des britischen Pfunds auf die bilateralen Handelsbeziehungen ausgewirkt.

## Literatur

Bauer, Claus / Petkova, Gergana, 2019, Branchenprofil Luft- und Raumfahrtindustrie in Hessen, Hessen Agentur, Report, Nr. 983, Wiesbaden

Bloom, Nicholas et al., 2019, Brexit and uncertainty: insights from the Decision Maker Panel, Bank of England Staff Working Paper, Nr. 780, o. O.

Born, Benjamin / Müller, Gernot J., Schularick, Moritz, Sedláček, Petr, 2018, The Costs of Economic Nationalism: Evidence from the Brexit Experiment, CESifo Working Papers, Nr. 6780, München

Börsen-Zeitung, 2019, Sorge vor „chronischer Ungewissheit“ durch Brexit, v. 25.4.2019, Nr. 79, S. 6

Brien, Philip / Ward, Matthew, 2019, Economic Indicators, May, House of Commons Library Briefing Paper, Nr. 8579, 24.5.2019, <https://researchbriefings.parliament.uk/ResearchBriefing/Summary/CBP-8579> [13.6.2019]

Buchsteiner, Jochen, 2018, Die Flucht der Briten aus der europäischen Utopie, Reinbek

Busch, Berthold, 2017, Produktions- und Lieferverflechtungen zwischen britischen Branchen, der EU und Deutschland, in: IW-Trends, 44. Jg., Nr. 2, S. 61–82

DIHK – Deutscher Industrie- und Handelskammertag, 2019, Auslandsinvestitionen 2019, Sonderauswertung der DIHK-Konjunkturumfrage vom Jahresbeginn 2019, Berlin

Espinoza, Javier, 2019, Brexit doubts lead dealmakers to Europe, in: Financial Times, Europäische Ausgabe, v. 13.5.2019, S. 15

Eurostat, 2019, Datenbank, Indikatoren der wirtschaftlichen Einschätzung – monatliche Daten, ei\_bssi\_m\_r2 [24.6.2019]

FAZ – Frankfurter Allgemeine Zeitung, 2018, Brexit-Eiszeit zwischen Unternehmen und Politik, v. 27.6.2018, Nr. 146, S. 26

FAZ, 2019a, Handelskammer: Britische Wirtschaft in „Schockstarre“, v. 4.1.2019, Nr. 3, S. 17

FAZ, 2019b, British Steel im Überlebenskampf, v. 22.5.2019, Nr. 118, S. 21

FAZ, 2019c, Brexit zwingt Fluglinie Flybmi in Insolvenz, v. 18.2.2019, Nr. 41, S. 20

FAZ, 2019d, Briten geben Milliarden für Brexit-Notvorräte aus, v. 21. 3.2019, Nr. 68, S. 17

Gornicka, Lucyna, 2018, Brexit Referendum and Business Investment in the UK, IMF Working Papers, Nr. 2018/247, o. O.

Hippin, Andreas, 2018, Brexit lässt britische Autobranche ums Überleben bangen, in: Börsen-Zeitung, v. 29.12.2018, Nr. 249, S. 47

HM Government, 2016, HM Treasury analysis: the immediate economic impact of leaving the EU, v. 23.5.2016, o. O.

Hosp, Gerald, 2017, Kann man Experten noch trauen?, in: Neue Zürcher Zeitung, v. 28.3.2017, S. 25

IW-Consult / Fraunhofer IAO, 2017, Zukunftsstudie Autoland Saarland, Köln / Stuttgart

IWF – Internationaler Währungsfonds, 2016, United Kingdom: Selected Issues, Country Report, Nr. 2016/169, o. O.

IWF, 2018, United Kingdom: 2018 Article IV Consultation-Press Release; Staff Report; Staff Statement; and Statement by the Executive Director for United Kingdom, o. O.

IW-Forschungsgruppe Gesamtwirtschaftliche Analysen und Konjunktur, 2019, Verunsicherung schwächt die Konjunktur – IW-Konjunkturprognose und Konjunkturmfrage Frühjahr 2019, in: IW-Trends, 46. Jg., Nr. 2, Online-Sonderausgabe, Nr. 1.2019, S. 3–32

Kara, Amit, 2019, Summary of the NIESR Business Conditions Forum May 2019 – The impact of uncertainty on the UK economy, <https://www.niesr.ac.uk/publications/summary-niesr-business-conditions-forum-may-2019-impact-uncertainty-uk-economy> [8.6.2019]

Kierzenkowski, Rafal et al., 2016, The Economic Consequences of Brexit: A Taxing Decision, OECD Economic Policy Paper, Nr. 16, <http://www.oecd.org/eco/the-economic-consequences-of-brexit-a-taxing-decision.htm> [9.9.2016]

Lamla, Karsten, 2007, Entwicklungen im Außenhandel, Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg, Nr. 9, [https://www.statistik-bw.de/Service/Veroeff/Monatshefte/PDF/Beitrag07\\_09\\_05.pdf](https://www.statistik-bw.de/Service/Veroeff/Monatshefte/PDF/Beitrag07_09_05.pdf) [8.6.2019]

Maaß, Stephan / Wanner, Claudia, 2019, Spürbare Vorboten, in: Die Welt, v. 2.5.2019, Nr. 101, S. 17

Matthes, Jürgen, 2018, Brexit führt zu Schwäche bei Reallöhnen und Konsum, IW-Kurzbericht, Nr. 19, Köln

Matthes, Jürgen, 2019, Economic Implications of leaving the EU for the United Kingdom, in: Kainer, Friedmann / Repasi, René (Hrsg.), Trade Relations after Brexit, Baden-Baden, S. 59–93, erscheint voraussichtlich im August 2019

Nonpaper, 2016, Japan's Message to the United Kingdom and the European Union, <https://www.mofa.go.jp/files/000185466.pdf> [8.6.2019]

Ostthüringer Zeitung, 2017, Autoteile und Triebwerke dominieren, v. 2.3.2019, S. 5

Schleiermacher, Thomas / Pohl, Pauline / Schade, Philipp / Singler, Pascal, 2019, Der Brexit und die Potenziale des Binnenmarktes für NRW, Abschlussbericht zum Brexit-NRW-Projekt, Köln

Spiegel Online, 2019, Harter Brexit könnte britische Autoproduktion halbieren, 11.4.2019, <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/brexit-studie-aus-oxford-britische-autoproduktion-koennte-halbiert-werden-a-1262418.html> [8.6.2019]

Springford, John, 2019, The cost of Brexit to December 2018: Towards relative decline?, Centre for European Reform, 30.3.2019, [https://www.cer.eu/sites/default/files/insight\\_JS\\_29.3.19.pdf](https://www.cer.eu/sites/default/files/insight_JS_29.3.19.pdf) [8.6.2019]

Triebe, Benjamin, 2019a, Der Brexit erwischt British Steel, in: Neue Zürcher Zeitung, Internationale Ausgabe, v. 24.5.2019, S. 27

Triebe, Benjamin, 2019b, Die Furcht vor dem Brexit beflügelt die britische Wirtschaft, in: Neue Zürcher Zeitung, Internationale Ausgabe, v. 11.5.2019, S. 32

Ward, Matthew, 2019, Foreign Direct Investment (FDI) Statistics, House of Commons Library, Working Paper, Nr. CBP-8534, <https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/CBP-8534/CBP-8534.pdf> [8.6.2019]

## Abstract

It is still unclear when the British will leave the European Union. But there is much to suggest that Brexit has already influenced trade relations between the United Kingdom and Germany. This is partly due to the uncertainty as to whether there will be an orderly withdrawal with a transitional period or a disorderly departure from the United Kingdom. Uncertainty has contributed to an investment absenteeism in Britain. On the other hand, the sharp depreciation of the British pound has boosted British exports and made British imports more expensive, which has slowed the momentum of private consumption by raising prices. Overall, Brexit has had a dampening effect on the British economy, which has also been reflected in trade relations.

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 4-1: Entwicklung des deutsch-britischen Außenhandels – ausgewählte Warengruppen.....	12
Tabelle 5-1: Außenhandel deutscher Bundesländer mit dem Vereinigten Königreich .....	14

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1: Wirtschaftliches Wachstum im Vereinigten Königreich und im Euroraum.....	6
Abbildung 2-2: Konsumentenvertrauen.....	8
Abbildung 3-1: Der Wechselkurs des britischen Pfunds gegenüber dem Euro .....	9
Abbildung 3-2: Entwicklung des britischen Außenhandels mit den Ländern des Euroraums.....	10
Abbildung 5-1: Entwicklung des Außenhandels von fünf Bundesländern mit dem Vereinigten Königreich .....	15