

**Mitteilung des Senats vom 13. November 2018****Ist Bremen für den Brexit ausreichend gewappnet?**

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 19/1871 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

1. Welches Austrittsszenario beim Brexit hält der Senat derzeit für am wahrscheinlichsten? Wie hoch schätzt der Senat die Wahrscheinlichkeit eines ungeordneten Brexits ohne vertragliche Vereinbarung zwischen dem Vereinigten Königreich und der Europäischen Union?

Der Senat bedauert den voraussichtlichen Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland (VK) aus der Europäischen Union (EU) am 29. März 2019. Er hofft auf den rechtzeitigen Abschluss eines Austrittsabkommens zwischen den EU-27 und dem Vereinigten Königreich, damit ein ungeordneter Brexit mit gravierenden Konsequenzen für Politik, Wirtschaft und insbesondere für die Bürgerinnen und Bürger abgewendet werden kann.

2. Welche Vorbereitungen trifft der Senat für den Brexit? Welchen Änderungs- beziehungsweise Anpassungsbedarf an Landesgesetzen, -verordnungen, -förderrichtlinien, Verwaltungsprozessen und so weiter sieht der Senat infolge des Brexits – abhängig vom konkreten Austrittsszenario – und wie bereitet er sich darauf vor? Wie ist der Diskussions- und Erkenntnisstand in der zur Vorbereitung auf den Brexit eingerichteten Bund-Länder-Arbeitsgruppe, wie häufig hat diese getagt, und wer vertritt die Freie Hansestadt Bremen dort? Inwiefern hat der Senat eine eigene „Brexit-Task-Force“ eingesetzt?

In Vorbereitung auf den Brexit haben alle bremischen Ressorts in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen ein allgemeines Normenscreening durchgeführt, bei dem insgesamt 20 Gesetze und Verordnungen des Landesrechts identifiziert wurden, die vom Ausscheiden des Vereinigten Königreichs aus der EU betroffen sein könnten. Ob beziehungsweise inwiefern eine Änderung oder Anpassung dieser Normen angezeigt ist, lässt sich erst in Kenntnis des Ausgangs der Brexit-Verhandlungen eindeutig sagen. Für den Fall eines Übergangsabkommens plant Bremen im Interesse der Rechtsklarheit wie andere Länder auch, die Regelungen des Übergangsabkommens im Bremischen Landesrecht nachzuvollziehen, soweit Bremen davon betroffen ist. Ein entsprechender Gesetzesentwurf ist in Vorbereitung.

Die informelle Bund-Länder-Arbeitsgruppe zum Brexit, der neben dem Auswärtigen Amt die Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Bundesressorts und der Länder angehören, hat seit Juli 2017 zehn Mal in Berlin getagt. Die Freie Hansestadt Bremen war immer durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bevollmächtigten beim Bund, für Europa und Entwicklungszusammenarbeit vertreten. Das Ressort der Bevollmächtigten informiert die anderen, jeweils betroffenen Bremer Ressorts regelmäßig über

die Arbeit der Bund-Länder-AG und gibt ihnen die Möglichkeit zur Beteiligung. Die AG dient zum einen der Information der Länder über den Verhandlungsverlauf in Brüssel. Zugleich findet ein Austausch über die Brexit-Vorkehrungen auf der Bundesebene und in den Ländern statt.

Eine eigene „Brexit-Task-Force“ wurde im Land Bremen nicht eingerichtet. Der Verlauf der Austrittsverhandlungen in Brüssel sowie die möglichen Auswirkungen des Brexit auf die Freie Hansestadt Bremen waren mehrmals Beratungsgegenstand in der Runde der Staatsrätinnen und Staatsräte. Auch im Arbeitskreis der EU-Referentinnen und EU-Referenten der bremischen Verwaltung erfolgt ein kontinuierlicher Austausch über die Konsequenzen des Brexit.

3. Welche staatlichen Begleitmaßnahmen (zum Beispiel Personalaufstockungen in bestimmten Bereichen; Austausch mit und Information von Wirtschaft und Zivilgesellschaft) sind aus Sicht des Senats für einen möglichst reibungsarmen Übergang in die Post-Brexit Ära – abhängig vom konkreten Austrittsszenario – vordringlich, welche davon fallen in seinen Zuständigkeitsbereich und wie bereitet er diese vor beziehungsweise setzt sie um?

Der Senat sieht durch den Brexit keine Notwendigkeit für Personalaufstockungen in der Landes- und Kommunalverwaltung.

Auf die Ausländerbehörden wird je nach (Übergangs-)Regelungen, die auf bundesgesetzlicher Ebene zu treffen sind, ein gewisser Mehraufwand zu kommen, der sich derzeit nicht beziffern lässt. Bereits jetzt werden Einbürgerungsanträge von Personen mit britischer Staatsangehörigkeit bevorzugt bearbeitet.

In der Zollverwaltung des Bundes würde ein ungeordneter Brexit erhebliche zusätzliche Kapazitäten in den deutschen Flug- und Seehäfen erfordern. Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat dies frühzeitig gegenüber dem Bund und den regionalen Zollstellen zum Ausdruck gebracht und die damit verbundenen Anforderungen in einem gemeinsam mit diversen Partnern organisierten Fachseminar am 14. März 2018 umfassend erörtert. Das Programm der mit über 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer stark nachgefragten Veranstaltung „BREXIT – Ein Jahr voraus Chancen und Risiken für die deutschen Häfen“ ist abrufbar unter: [https://www.logistikportalniedersachsen.de/fileadmin/images/lpn/news/2018/022018\\_DVWG\\_Brexit-Veranstaltung\\_final.pdf](https://www.logistikportalniedersachsen.de/fileadmin/images/lpn/news/2018/022018_DVWG_Brexit-Veranstaltung_final.pdf).

Weiterhin wurde vom Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen im Verbund mit den für die Häfen zuständigen Ressorts der Küstenländer die Thematik des Brexits im Zuge des 7. Hafenentwicklungsdialoges der Küstenländer mit dem Bund am 22. Oktober 2018 unter anderem mit dem maritimen Koordinator der Bundesregierung erörtert. Von Seiten des Bundes wurde dabei bestätigt, dass eine entsprechende personelle Reaktion des Bundes aktuell geplant und vorbereitet werde.

In Bezug auf Personalaufstockungen in der Bundeszollverwaltung wird im Übrigen auf die Bundestagsdrucksache 19/4398 (Antwort der Bundesregierung auf Frage 8 der Kleinen Anfrage der Abgeordneten Fabio De Masi, Jörg Cezanne, Klaus Ernst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE – Drucksache 19/3809 – Stand der Brexit-Vorbereitungen der Bundesregierung) verwiesen und daraus wie folgt zitiert:

„Den infolge des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der EU zu erwartenden Personalmehraufwand wird mit Blick auf den Fall eines Austritts ohne Austrittsabkommen wie folgt begegnet: In erster Linie ist geplant, die durch den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU besonders betroffenen Bedarfsbereiche vorübergehend durch interne Geschäftsaushilfen zu verstärken. Daneben kommt eine Verlagerung geeigneter Tätigkeiten der besonders betroffenen Bereiche in andere Ortsbehörden in Betracht. Ergänzend wird die Besetzung vakanter Dienstposten

in allen geeigneten Bereichen der Zollverwaltung durch die Einstellung externer Beschäftigter forciert. Damit soll die Stärkung der Personalgesamtlage erreicht werden. Sollte eine Übergangszeit bis Ende 2020 vereinbart werden, lässt sich der durch den Austritt bedingte Personalmehrbedarf im Wesentlichen dadurch decken, dass ein großer Teil der zum 1. August 2018, 2019 und 2020 ausgebildeten Zöllnerinnen und Zöllner direkt nach ihrer Ausbildung in den vom Austritt des Vereinigten Königreichs besonders betroffenen Bereichen eingesetzt wird. Mittelfristig ist – vorbehaltlich der Verabschiedung des Personalhaushalts 2019 – beabsichtigt, ab 2019 die Einstellungszahlen zu erhöhen, was sich – je nach Laufbahngruppe – ab den Jahren 2021/2022 auswirken wird. In diesem Zusammenhang werden die Ausbildungskapazitäten des Fachbereichs Finanzen der Hochschule des Bundes und des Bildungs- und Wissenschaftszentrums der Bundesfinanzverwaltung signifikant erhöht. Zur fachlichen Entlastung der Abfertigungsstellen werden ferner im Zusammenhang mit dem IT-Verfahren für die Bearbeitung des Abfertigungsprozesses Verfahrensoptimierungen angestrebt. Die Anmeldung des Mehrbedarfes zum Personal-, Sach- und IT-Haushalt für das Jahr 2019 ist erfolgt.“

Hinsichtlich der Beamtinnen und Beamten des Landes Bremen mit ausschließlich britischer Staatsbürgerschaft wird auf den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Beamtenstatusgesetzes und des Bundesbeamtengesetzes (Bundestagsdrucksache 19/4117), der derzeit dem Bundesrat vorliegt, verwiesen. Damit soll in § 22 des Beamtenstatusgesetzes für die Länder und Kommunen die Möglichkeit geschaffen werden, die Beamtinnen und Beamten mit britischer Staatsangehörigkeit im Beamtenstatus halten zu können. Das Beamtenstatusgesetz regelt die wesentlichen, ihre Stellung prägenden Rechte und Pflichten der Beamtinnen und Beamten der Länder und Kommunen. Folglich muss die gesetzliche Vorschrift zur Vermeidung der Entlassung der Beamtinnen und Beamten infolge des Brexit an diesem Standort geregelt werden. Der Bund hat für seine Bediensteten bereits eine entsprechende Regelung im Bundesbeamtengesetz geschaffen. Mit der Rechtsänderung kommt der Bund der Bitte der Länder nach, eine vergleichbare Regelung für deren Bereich aufzunehmen. Darüber hinaus wird derzeit kein Anpassungsbedarf der landesbeamtenrechtlichen Vorschriften gesehen.

Mit Blick auf die Information der Wirtschaft ist grundsätzlich und Bezugnehmend auf Bundestagsdrucksache 19/4398 (Antwort der Bundesregierung auf Frage 7 der Kleinen Anfrage der Abgeordneten Fabio De Masi, Jörg Cezanne, Klaus Ernst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE – Drucksache 19/3809 – Stand der Brexit-Vorbereitungen der Bundesregierung) darauf hinzuweisen, dass das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) ein Info-Telefon eingerichtet hat, an das sich Bürger\*innen und Unternehmen mit ihren Fragen und Anliegen wenden können. Auch zahlreiche Fachverbände der Wirtschaft informieren und beraten zu Fragen des Austritts. Beispielsweise hat der Bundesverband der Deutschen Industrie ein Kompendium mit einem umfangreichen Leitfaden und praxisorientierten Fragen zur Vorbereitung von Unternehmen herausgegeben: <https://bdi.eu/themenfelder/europa/#/publikation/news/derbrexitkommtwasistzutun/>. Mit seiner „Brexit-Checkliste“ ist der deutsche Industrie- und Handelskammertag ähnlich vorgegangen: [www.ihk.de/brexitcheck](http://www.ihk.de/brexitcheck). Die genannten Informationsquellen stehen auch bremischen Unternehmen, Institutionen und Bürgerinnen/Bürgern zur Verfügung. Darüber hinaus stellt die Handelskammer Bremen Informationen auf ihrer Website zur Verfügung, berät Unternehmen und führt Informationsveranstaltungen zum Thema Brexit durch.

4. Wie bewertet der Senat die Folgen eines ungeordneten Brexits

- a) auf die makroökonomische Entwicklung (Wirtschaftswachstum, Außenhandelsvolumen, Investitionen, Erwerbstätigkeit, Arbeitslosigkeit, Lohn- und Preisniveau und so weiter) im Land Bremen?

Die Effekte, die ein ungeordneter Brexit – insbesondere auch im Vergleich zu einem möglichen, in seinen Ausprägungen aber nicht bekannten und valide prognostizierbaren geordneten Brexit – auf die makroökonomische Entwicklung Bremens haben wird, lassen sich nur schwer von anderen internen und externen Einflussfaktoren isolieren. Auch deshalb haben Prognosen zum jetzigen Zeitpunkt nach Einschätzung des Senats keine ausreichende Datengrundlage, um für bestimmte Bereiche Entwicklungen abzuzeichnen.

Generell lässt sich festhalten, dass der Handel zwischen Bremen und dem Vereinigten Königreich makroökonomisch von großer Bedeutung ist und daher negative Effekte Bremen auch in besonderer Weise treffen können. Dies trifft jedoch nicht branchenübergreifend zu. Vielmehr ist der Großteil des Warenhandels auf einige wenige Branchen konzentriert. Die vom Statistischen Landesamt Bremen bereitgestellten Handelsdaten zeigen, dass das Vereinigte Königreich zum Beispiel einen wichtigen Zuliefermarkt im Bereich Luftfahrt und einen wichtigen Absatzmarkt für den Bereich Automobile darstellt. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Antworten des Senats zu Fragen 2 bis 4 in Drucksache 19/1157 (Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD zu „Auswirkungen des Brexit für das Land Bremen“) verwiesen.

- b) auf die Warenverkehrsströme und Lieferketten, den Hafenumschlag und die Logistikwirtschaft im beziehungsweise über das Land Bremen?

Ein ungeordneter Brexit wird die Prozesse in der Hafen- und Logistikwirtschaft deutlicher treffen und damit die Warenströme und Lieferketten sowie den Hafenumschlag stärker beeinträchtigen, als dies bei einem geordneten Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU der Fall wäre.

Die öffentlichen und privaten Akteure der bremischen Hafen- und Logistikwirtschaft stehen im engen Austausch untereinander sowie mit der Zollbehörde, um sich auf die Auswirkungen so weit wie möglich vorzubereiten. Im Hinblick auf die aktuelle Umschlagstruktur ist zu erwarten, dass Bremen und Bremerhaven im Vergleich zu anderen deutschen Seehäfen wie beispielsweise Cuxhaven zunächst weniger stark von etwaigen negativen Auswirkungen eines unregelmäßigen Brexits betroffen sein werden. Ungeachtet dessen ist auch hier eine intensive Vorbereitung unumgänglich, um möglichen Brexitinduzierten Verschiebungen von Diensten und Linien von vornherein keine Grundlage zu bieten.

- c) auf den Dienstleistungs- und Kapitalverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und dem Land Bremen?

Im Falle eines ungeordneten Brexit würde der Dienstleistungsverkehr mit dem Vereinigten Königreich auf die Regelungen, die Deutschland im Rahmen des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens (GATT) gegenüber allen Mitgliedern der Welthandelsorganisation (WTO) übernommen hat, zurückfallen. Die potenziellen Auswirkungen auf den Dienstleistungsverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und dem Land Bremen sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht exakt zu beziffern.

Der Senat geht davon aus, dass der Kapitalverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und dem Land Bremen im Falle eines ungeordneten Brexits nicht eingeschränkt wird. Grenzüberschreitende Zahlungen laufen nahezu ausschließlich über das Netzwerk der Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication (SWIFT-Netz) und werden voraussichtlich auch nach dem Brexit möglich sein, da nicht davon auszugehen ist, dass es zu Kapitalverkehrskontrollen kommen wird. Etwaige Auswirkungen auf das Finanzsystem durch einen ungeordneten Brexit dürften bei konsequenter Anwendung der seit der Finanzkrise getroffenen regulatorischen Maßnahmen beherrschbar sein.

d) auf die gegenseitige Anerkennung von Berufsqualifikationen?

Im Bereich der beruflichen Anerkennung wird das Vereinigte Königreich im Fall eines ungeordneten Brexit künftig als Drittstaat behandelt, das heißt die Anerkennungsrichtlinie 2005/36/EG wird nicht mehr direkt anwendbar sein. Allerdings ist die Anerkennungsrichtlinie bereits vor geraumer Zeit in nationales Recht umgesetzt worden: Das Bundesgesetz über die Anerkennung ausländischer Berufsqualifikationen (für bundesrechtlich geregelte Berufe) und das bremische Landesgesetz über die Anerkennung ausländischer Berufsqualifikationen (für landesrechtlich geregelte Berufe). Das entsprechende bremische Landesgesetz (Bremisches Berufsqualifikationsfeststellungsgesetz - BremBQFG) behandelt EU-Ausländerinnen und EU-Ausländer sowie Nicht-EU-Staatsangehörige weitestgehend gleich. Eine Vielzahl von im bremischen Landesrecht geregelten Berufen (so zum Beispiel Lehrkräfte und sozialpädagogische Berufe) unterfällt dem BremBQFG, die berufliche Anerkennung wird in diesen wie anderen dem BremBQFG unterfallenden Berufen voraussichtlich nicht nennenswert erschwert. In Details kann sich dennoch ein Änderungsbedarf geben, dies wird jedoch maßgeblich davon abhängig sein, wie der Brexit konkret ausgestaltet sein wird. Jedenfalls wird sich das Bundesland Bremen im Interesse der Fachkräftegewinnung in den entsprechenden Arbeitsgruppen dafür einsetzen, dass die Länder-Anerkennungsgesetze nötigenfalls modifiziert werden, um in Zukunft die Anerkennungsmöglichkeiten für Bürgerinnen und Bürger des Vereinigten Königreichs möglichst nicht zu verschlechtern.

Auch aus anderem Grund sind die Auswirkungen für das Land Bremen gering. Der Anteil der britischen Ausbildungsabschlüsse in der Anerkennungsberatung des Landes Bremen machte sowohl 2016 als auch 2017 weniger als 0,6 Prozent der Beratenen aus. Auch bei der bundesweiten Erfassung der 20 häufigsten Ausbildungsstaaten bei Anerkennungsverfahren in 2017 wurde das Vereinigte Königreich nicht gesondert erfasst, es kam also in weniger als 1,3 Prozent der Fälle zu Anerkennungsverfahren für britische Abschlüsse.

e) auf die Seekabotage für Schiffe unter einer EU-Flagge in britischen Gewässern sowie für Schiffe unter britischer Flagge in EU-Gewässern?

Gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 sind Schiffe von EU-Reedern, die auch die Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union führen (Flaggenvorbehalt), zur Kabotage in einem anderen Mitgliedstaat berechtigt. Der Flaggenvorbehalt der Verordnung ist dabei als eine Art Mindeststandard zu betrachten: Die einzelnen Mitgliedstaaten können darüber hinaus die Seekabotage weiter liberalisieren und auf den Flaggenvorbehalt ganz verzichten.

Im Vereinigten Königreich war die Seekabotage bis 1854 durch die früheren „Navigation Acts“ verboten. Heute ist sie gesetzlich weder ausdrücklich verboten noch erlaubt: Der „Customs Consolidation Act

1876" sieht lediglich eine Gleichbehandlung ausländischer und britischer Frachter bei der Küstenschifffahrt vor, woraus sich die Kabotagefreiheit ableiten lässt. Mithilfe des „Shipping and Trading Interests (Protection) Act 1995" kann das zuständige Ministerium aber jederzeit die Seekabotage verbieten.

Nach einem ungeordneten Brexit ist davon auszugehen, dass EU-Reeder zunächst weiter Kabotage im Vereinigten Königreich durchführen können. Dieses Recht kann aber jederzeit eingeschränkt werden. Ob Schiffe unter britischer Flagge in der EU zukünftig Kabotageverkehre durchführen dürfen, hängt dann von den jeweiligen nationalen Regelungen ab. Auf die Verordnung Nr. 3577/92 können sich sowohl VK-Reeder als auch EU-Reeder mit Schiffen unter britischer Flagge jedoch nicht mehr berufen.

Schiffe unter Nicht-EU-Flagge benötigen für die Seekabotage in deutschen Küstengewässern gemäß § 2 Absatz 2 der Verordnung über die Küstenschifffahrt eine Kabotage-Bescheinigung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt.

- f) auf den Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs für die Seeschifffahrt zwischen EU-Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern (unabhängig von der Flagge des Schiffs)?

Gemäß Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 dürfen EU-Reeder grenzüberschreitende Transporte zwischen den Mitgliedstaaten und zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern durchführen. Sie sind dabei nicht an die Flagge eines EU-Mitgliedstaates gebunden (kein Flaggenvorbehalt).

Die Verordnung 4055/86 gilt für Staatsangehörige der Mitgliedstaaten mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem des Dienstleistungsnahmers. Die Verordnung gilt auch für außerhalb der Gemeinschaft ansässige Staatsangehörige der Mitgliedstaaten und für Reedereien mit Sitz außerhalb der Gemeinschaft, die von Staatsangehörigen eines Mitgliedstaats kontrolliert werden, sofern deren Schiffe in diesem Mitgliedstaat nach den dort geltenden Rechtsvorschriften registriert sind. Personen oder Unternehmen, die diese Kriterien nach dem Austrittsdatum nicht erfüllen, können die von dieser Verordnung verliehenen Rechte nicht mehr in Anspruch nehmen, insbesondere in Bezug auf diskriminierungsfreie Behandlung hinsichtlich internationaler Seeverkehrsverbindungen.

- g) auf die Zulässigkeit von Feeder- beziehungsweise Zubringerverkehren und deren Einstufung als grenzüberschreitende Verkehre (ohne Flaggenvorbehalt) oder als Kabotage (mit Flaggenvorbehalt)?

Feederverkehre sind Zubringerdienste, die vor allem Container von kleineren Häfen zu den Anlaufhäfen der Überseelinien befördern beziehungsweise die aus Übersee kommenden Container zu den entsprechenden Zielhäfen transportieren. Es stellt sich die Frage, ob solche Dienste als grenzüberschreitende Verkehre (EU-Verordnung Nr. 4055/86, kein Flaggenvorbehalt) oder als Kabotage zu betrachten sind (EU-Verordnung Nr. 3577/92, Flaggenvorbehalt).

In einer Mitteilung vom 22. April 2014 hat sich die EU-Kommission zur Auslegung der Verordnung Nr. 3577/92 wie folgt geäußert:

„Wenn Zubringerdienste in der Beförderung von Fracht im Vor- oder Nachlauf zwischen zwei Häfen desselben Mitgliedstaats X a) mit Bestimmung in einem Mitgliedstaat Y oder einem Drittland oder b) aus einem Mitgliedstaat Y oder einem Drittland bestehen, könnte Mitgliedstaat X diese Schiffe unter Unionsflagge vorbehalten. In allen Mitgliedstaaten, in denen Kabotagedienste entsprechend der Verord-

nung Nr. 3577/92 Schiffen unter Unionsflagge vorbehalten sind, gelten Schiffszubringerdienste als Kabotagedienste, während diese Dienste in den übrigen Mitgliedstaaten nicht an eine Flagge gebunden sind.“

Die Antwort auf die Frage 4f) zur Kabotage (Verordnung Nr. 3577/92) und den grenzüberschreitenden Verkehren (Verordnung Nr. 4055/86) würde demnach im Falle eines ungeordneten Brexit auch auf die Feeder- beziehungsweise Zubringerverkehre zutreffen.

- h) auf die Einbeziehung des Seeverkehrs in den europäischen Emissionshandel (ETS) ab 2023, sofern die Internationale Schifffahrtsorganisation IMO bis dahin keine dem ETS vergleichbare Regelung trifft?

Aktuell ist unklar, ob das Vereinigte Königreich nach dem Brexit am EU-ETS weiterhin teilnehmen wird und sich damit europäischem Recht unterwerfen müsste. Grundsätzlich ist eine Teilnahme am ETS auch ohne EU-Mitgliedschaft möglich, wie etwa in Norwegen, Liechtenstein und Island. Es bedarf jedoch einer gemeinsamen Lösung, wie ein Verbleib im ETS ausgestaltet werden könnte.

In Bezug auf einen gemeinsamen Ansatz der Schifffahrtsnationen hinsichtlich des Umgangs mit Schiffsemissionen wird zum jetzigen Zeitpunkt davon ausgegangen, dass es diesen auf Ebene der Weltschifffahrtsorganisation geben wird und entsprechend bezüglich des Emissionshandels kein europäischer Alleingang bevorsteht. Wegen der Internationalität des Seeverkehrs wäre eine ausschließlich europäische Lösung auch weder zielführend noch wünschenswert.

Sollte es für den Umgang mit Spezialregelungen im Rahmen des Brexit keine vertraglichen Vereinbarungen geben, müssten gegebenenfalls Kompensationen für die fehlenden Regelungen geschaffen werden. Deren mögliche Ausgestaltung ist zurzeit nicht absehbar.

Wettbewerbsverzerrungen durch höhere Anlaufkosten bei den EU-Nordseehäfen gegenüber Häfen im Vereinigten Königreich sind nicht gänzlich auszuschließen, falls das Vereinigte Königreich ab 2019 aus dem ETS aussteigt und die EU den Seeverkehr ab 2023 in den ETS einbezieht, da die IMO bis dahin keine Regelung getroffen hat.

- i) auf die Automobil-, Luft- und Raumfahrt-, Verteidigungs-, Offshore-Wind- und Wertindustrie sowie auf die Fischereiwirtschaft im Land Bremen, insbesondere im Hinblick auf Produktion, Außenhandelsvolumen und Lieferketten?

Es wird auch auf die Antworten des Senats zu Fragen 2 und 3 in Drucksache 19/1157 (Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD zu „Auswirkungen des Brexit für das Land Bremen“) sowie in Gänze auf Drucksache 19/1270 (Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP „Auswirkungen des Brexit auf die Hochseefischerei“) verwiesen.

In Bezug auf die Fischereiwirtschaft kann darüber hinaus konkretisiert werden: Bei einem ungeordneten Brexit hätten deutsche Fischereifahrzeuge ab dem 30. März 2019 keinen Zugang mehr zu britischen Gewässern. Auch britische Fischereifahrzeuge hätten ab diesem Tag keinen Zugang mehr zu EU-Gewässern. Ab dem 30. März 2019 würden dann Verhandlungen mit dem Vereinigten Königreich über den gegenseitigen Zugang zu den Fischfanggebieten erfolgen. Das Vereinigte Königreich würde hierbei dann wie ein Drittland behandelt werden. Direkt wäre in Bremerhaven nur ein Trawler betroffen, der dann gegebenenfalls nicht mehr in britischen Gewässern fischen dürfte. Ein ungeordneter Brexit würde in seiner Wirkung voraussichtlich zu einer Verteuerung der Rohware Fisch führen und damit vor allem die fischverarbeitenden Betriebe im Fischereihafen treffen.

In Bezug auf die Automobil-, Luft- und Raumfahrt-, Verteidigungs-, Offshore Wind- und Werftindustrie kann generell festgestellt werden, dass sich die entsprechenden Großunternehmen auf mehrere mögliche Szenarien intensiv vorbereiten. Dabei ist die potenzielle Betroffenheit für die Luftfahrtindustrie besonders ausgeprägt, weil hier sehr enge Verflechtungen in der Produktions- und Zuliefererkette mit dem Vereinigten Königreich existieren.

- j) auf die Entwicklung der Passagierzahlen und organisatorische Veränderungen am Flughafen Bremen sowie auf die Entwicklung der Übernachtungsgäste im Land Bremen?

Je nachdem, ob für das Vereinigte Königreich auch nach dem Auscheiden aus der EU die für die Luftfahrt in den Bereichen Safety und Security geltenden EU-Verordnungen weiterhin Gültigkeit haben, sind die Auswirkungen unterschiedlich.

Sollte das Vereinigte Königreich künftig als Non-EU gelten, was bei einem ungeordneten Brexit zu erwarten ist, werden Fluggäste aus dem Vereinigten Königreich (zurzeit vornehmlich aus London-Stansted auf den Flügen der Luftverkehrsgesellschaft Ryanair) nach der Ankunft gemäß den Luftsicherheitsbestimmungen als Non-EU Fluggäste separiert von den anderen Fluggästen geführt werden müssen.

Alle Non-EU Fluggäste und deren Gepäck sind der Zollkontrolle zu unterziehen und somit der Zollkontrolleinheit Flughafen zuzuführen. Dies wäre mit höherem personellen und organisatorischen Aufwand für den Flughafen verbunden.

Unabhängig davon sieht die Entgeltordnung des Flughafens höhere Entgeltsätze für Flüge in/aus Staaten außerhalb der EU vor, sodass in jedem Fall mit dem Brexit das Preisniveau für Flüge aus dem beziehungsweise in das Vereinigte Königreich ansteigen wird. Eine exakt quantifizierbare Prognose zur Entwicklung der Passagierzahlen ist nicht möglich. In einem sehr preissensiblen Umfeld ist aufgrund des vorangehend erwähnten Anstiegs des Preisniveaus aber zu erwarten, dass die Passagierzahl aus dem beziehungsweise in das Vereinigte Königreich insgesamt abnehmen wird.

VK liegt auf Platz 2 der Auslandsquellmärkte für den Tourismus in Bremen. Seit 2016 sind die Übernachtungen aus dem Vereinigten Königreich allerdings rückläufig, im Jahr 2017 lag das Minus bei 11,0 Prozent. Es ist davon auszugehen, dass durch einen ungeordneten Brexit, durch die Abwertung des Britischen Pfunds und einer damit verbundenen Verteuerung der Reisen von Briten ins EU-Ausland sowie durch unklare Handels- und Geschäftsbeziehungen in der Tourismusindustrie ein Rückgang der Übernachtungen von Gästen aus dem Vereinigten Königreich in Deutschland insgesamt sowie auch in Bremen resultieren wird.

In konkrete Zahlen ist dies zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht zu fassen, da viele Rahmenbedingungen für den Brexit noch unklar sind. Bremen wird in 2019 – wie in den vergangenen Jahren auch – gemeinsam mit der Deutschen Zentrale für Tourismus (DZT) auf dem britischen Markt für die Destination Bremen werben, um der zu befürchtenden Negativentwicklung soweit wie möglich entgegen zu wirken.

- k) auf den bremischen Haushalt, insbesondere im Hinblick auf den Mehrjährigen Finanzrahmen der EU und die daraus für das Land Bremen resultierenden Strukturfondsmittel und die Mittel für andere Förderprogramme?

Der Austritt des Vereinigten Königreichs wird voraussichtlich zu einem nennenswerten Rückgang der Mittel im EU-Haushalt und damit auch für die Mittel zur Umsetzung der Kohäsionspolitik führen. Dieser wird sich auch negativ auf die für das Land Bremen zur Verfügung stehenden Strukturfondsmittel auswirken, in welcher Höhe dies der Fall sein wird, ist jedoch noch offen.

Die Kommission hat am 2. Mai 2018 ihre Vorschläge zum Mehrjährigen Finanzrahmen der EU (MFR) vorgelegt und die Sektor spezifischen Verordnungsentwürfe für die Kohäsionspolitik am 29. Mai 2018 veröffentlicht. Danach sollen alle Regionen in der EU weiterhin Förderung erhalten.

Für Deutschland sollen insgesamt 15,688 Milliarden Euro (Preise 2018) bereitgestellt werden, somit rund 20,0 Prozent weniger als in der laufenden Förderperiode (vorher 19,8 Milliarden Euro). Dies würde einen erheblichen Einschnitt bedeuten, der allerdings nicht nur durch den Brexit, sondern auch durch neue Aufgaben im MFR bedingt ist.

Die Kommission schlägt ferner vor, die nationalen Kofinanzierungssätze zu erhöhen. Stärker entwickelte Regionen, zu denen das Land Bremen gehört, sollen nach dem Vorschlag künftig nur noch 40,0 Prozent EU-Kofinanzierung erhalten. Die Bereitstellung der notwendigen höheren nationalen Kofinanzierung wäre für die Projektträger und/oder die Länderhaushalte eine erhebliche Herausforderung.

Des Weiteren wird auch auf die Antwort des Senats zu Frage 12 in Drucksache 19/1157 (Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD zu „Auswirkungen des Brexit für das Land Bremen“) verwiesen.

Betrachtet man die Vorschläge der Kommission bezüglich der zukünftigen finanziellen Ausgestaltung anderer EU-Förderprogramme, ergibt sich kein einheitliches Bild. Während die Ausgaben für die Agrarförderung ähnlich wie im Bereich der Kohäsionspolitik zurückgehen sollen, schlägt die Kommission für andere Programme, wie zum Beispiel das neue Forschungsrahmenprogramm „Horizon Europe“ oder Erasmus, die für Bremer Akteure von großer Bedeutung sind, ein deutlich größeres Mittelvolumen als in der laufenden Förderperiode vor.

- 1) auf zollrechtliche Veränderung, vor allem im Hinblick auf Zollsätze für einzelne Warengruppen und auf Prozesse der Zollverwaltung in den bremischen Überseehäfen sowie am Flughafen Bremen?

Zollrechtliche Veränderungen und Prozesse der Zollverwaltung obliegen nicht der Verantwortung des Senats. Gleichwohl liegt die Sicherstellung von reibungslosen Abläufen in der Zollkontrolle sowohl in den Überseehäfen wie auch am Flughafen Bremen im Interesse des Senats.

In Bezug auf die Zollsätze für einzelne Warengruppen kann wie folgt aus Bundestagsdrucksache 19/4398 (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Fabio De Masi, Jörg Cezanne, Klaus Ernst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE – Drucksache 19/3809 – Stand der Brexit-Vorbereitungen der Bundesregierung) zitiert werden:

„Zölle werden nur im Waren-, nicht aber im Dienstleistungsverkehr erhoben. Im Fall eines Austritts ohne Austrittsabkommen würde das Vereinigte Königreich ein zollrechtliches Drittland. Der jeweilige Zollsatz für die Einfuhren von Waren aus Drittländern ergibt sich aus dem Zolltarif der EU. Grundlage für die Einordnung der Waren ist die achtstellige und EU-einheitliche Zolltarifnummer. Zur Ermittlung der

Zollsätze stellt die Europäische Kommission unter [https://ec.europa.eu/taxation\\_customs/business/calculationcustomsduties/whatis-commoncustomstariff/taric\\_en](https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/calculationcustomsduties/whatis-commoncustomstariff/taric_en) ein elektronisches Auskunftssystem kostenlos zur Verfügung.

Der Zolltarif der Europäischen Union umfasst derzeit circa 9 500 achtstellige Zolltarifnummern. Welche der dafür hinterlegten Zollsätze im Fall eines Austritts ohne Austrittsabkommen zur Anwendung kommen, hinge davon ab, welche Waren nach einem Ausscheiden aus der EU tatsächlich aus dem Vereinigten Königreich in die EU eingeführt werden. Die Struktur der Zollsätze ist dabei unterschiedlich, überwiegend kommen Wertzollsätze zur Anwendung. Der aktuell höchste Wertzollsatz beträgt 74,9 Prozent.“

Die Kontroll- und Abfertigungsprozesse am Flughafen würden sich dahingehend ändern, dass für Passagiere und Waren auf Flügen aus dem und in das Vereinigte Königreich die gleichen Vorschriften gelten, die auch für Passagiere und Waren auf Flügen nach oder aus anderen Drittländern gelten, insbesondere die Gestellungs- und Anmeldepflichten. Zollkontrollen – etwa im grünen Kanal für anmeldefreie Waren – würden auch Passagiere mit Flügen aus dem Vereinigten Königreich (direkt oder über andere EU-Flughäfen wie Frankfurt/Main) erfassen. Barmittelkontrollen würden alle Reisende in das und aus dem Vereinigten Königreich betreffen. Für Reisende mit Wohnsitz außerhalb der Europäischen Union würde der Zoll künftig Ausfuhr- und Abnehmerbescheinigungen für Umsatzsteuerzwecke bei Ausfuhren im nicht kommerziellen Reiseverkehr ausstellen, wenn die in der EU erworbenen Waren in das Vereinigte Königreich ausgeführt werden sollten.

Bezüglich der Auswirkungen für die Überseehäfen wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 4b verwiesen.

- m) auf außenwirtschaftsrechtliche Veränderungen, unter anderem im Hinblick auf umsatzsteuerrechtliche Veränderungen, Dokumentationspflichten, Produktzulassungen und andere nicht tarifäre Handelshemmnisse)?

Im Fall eines Austritts ohne Austrittsabkommen würde das Vereinigte Königreich außenwirtschaftsrechtlich gesehen zu einem Drittland. Der Außenwirtschaftsverkehr mit Drittländern ist grundsätzlich frei. Er unterliegt jedoch gewissen Einschränkungen, die sich aus dem Recht der EU und aus dem deutschen Außenwirtschaftsgesetz (AWG) sowie der deutschen Außenwirtschaftsverordnung (AWV) ergeben. Die nach diesen Gesetzen und Verordnungen von Verboten und Beschränkungen betroffenen Waren müssen bei einem potenziellen zukünftigen Drittlandstatus des Vereinigten Königreichs neuen Genehmigungsverfahren sowie gegebenenfalls in Folge dessen auch besonderen Zollabfertigungsverfahren unterliegen. Betroffene Unternehmen müssen sich grundsätzlich in diesen Fällen an die zuständige Genehmigungsbehörde, das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, wenden.

Ohne Austrittsabkommen würden bestehende Zulassungen und Bescheinigungen mit dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU ihre Gültigkeit verlieren und müssen neu beantragt werden.

Im Sinne des Umsatzsteuergesetzes ist das Vereinigte Königreich als EU-Mitgliedstaat derzeit Gemeinschaftsgebiet und würde im Falle eines ungeordneten Brexit zum Drittland. Hieraus ergeben sich folgende umsatzsteuerliche Veränderungen für die Bereiche Lieferungen von Deutschland in das Vereinigte Königreich, sonstige Leistun-

gen (insbesondere Dienstleistungen) eines inländischen Unternehmers in das Vereinigte Königreich und Lieferungen aus dem Vereinigten Königreich nach Deutschland:

- Lieferungen von Deutschland in das Vereinigte Königreich, welche aus deutscher Sicht zurzeit steuerfreie innergemeinschaftliche Lieferungen nach § 6a Umsatzsteuergesetz darstellen, werden nach einem „harten“ Brexit zu Ausfuhrlieferungen nach § 6 Umsatzsteuergesetz. Diese sind zwar auch steuerfrei, für sie gelten aber andere Nachweispflichten (vergleiche hierzu §§ 9 bis 11 Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung), sodass die Einholung und Aufbewahrung des sogenannten Ausgangsvermerks im elektronischen Ausfuhrverfahren ATLAS erforderlich wird. Zudem werden Anpassungen im Rechnungswesen der Unternehmen erforderlich sein, da künftig die Lieferungen (und sonstige Leistungen) im Verhältnis zum VK in anderen Zeilen in den Umsatzsteuer-Voranmeldungen und der Umsatzsteuer-Jahreserklärung zu melden sein werden.
- Bei sonstigen Leistungen (insbesondere Dienstleistungen) eines inländischen Unternehmers in das Vereinigte Königreich bleibt es in der Unternehmerkette grundsätzlich bei der Leistungsortbestimmung nach § 3a Absatz 2 Umsatzsteuergesetz. Danach bestimmt sich der Ort der Dienstleistung nach dem Empfängerortsprinzip und liegt nach wie vor im Vereinigten Königreich. Lediglich der Nachweis der Ansässigkeit des steuerpflichtigen Leistungsempfängers im Vereinigten Königreich wird durch den Wegfall der Umsatzsteuer-Identifikationsnummer schwieriger. Innerhalb der EU wird der Nachweis der Unternehmereigenschaft durch die Umsatzsteuer-Identifikationsnummer erbracht. Mit dem Vollzug des Brexit werden die an britische Unternehmer vergebenen Umsatzsteuer-Identifikationsnummern ihre Gültigkeit verlieren. Somit werden zukünftig inländische Unternehmer einen anderen Nachweis der Unternehmereigenschaft ihrer britischen Geschäftspartner benötigen. Dies könnte beispielsweise durch eine Unternehmerbescheinigung der britischen Finanzbehörde (HMRC) erbracht werden.
- Lieferungen aus dem Vereinigten Königreich nach Deutschland, welche aus deutscher Sicht zurzeit einen vom Warenempfänger zu versteuernden innergemeinschaftlichen Erwerb darstellen, werden zu Einfuhren, welche mit Einfuhrumsatzsteuer und gegebenenfalls zusätzlich mit Zöllen belegt werden. Innerhalb der EU fallen keine Zölle und damit auch keine Zollformalitäten an; Waren können die Grenze ohne Zollabfertigung passieren. Im Falle eines ungeordneten Brexit werden bei allen Warenbewegungen zwischen dem Vereinigten Königreich und Deutschland Einfuhrbeziehungsweise Ausfuhrzollanmeldungen notwendig. Unternehmer müssen sich grundsätzlich, soweit nicht bisher ohnehin schon wegen Im- oder Exporten in andere Drittländer erforderlich, bei den Zollbehörden registrieren. Der Informationsaustausch zwischen Unternehmern und Zollbehörden erfolgt elektronisch; für die Nutzung des hierfür bestehenden IT-Systems ATLAS bedarf es unter anderem einer Anmeldung und einer Software. Die Aufgabe der Einfuhr- und Ausfuhranmeldung wird für gewöhnlich einem Spediteur oder einem Zollagenten übertragen, was zusätzliche Kosten verursacht. Es ist daher davon auszugehen, dass es für diejenigen Unternehmer, die bislang nicht mit dem Zoll in Kontakt gekommen sind, ein (erheblicher) – zeitlicher und finanzieller – Mehraufwand entsteht. Detailliertere finanzielle Auswirkungen können nicht beziffert werden, da die

Zuständigkeit in Zollangelegenheiten beim Bund liegt. Die Bundeszollverwaltung ist als deutsche Zollbehörde Bestandteil der Bundesfinanzverwaltung und dem Bundesfinanzministerium unterstellt. Sie umfasst sowohl die Vollzugsdienste als auch die fiskalische Verwaltung. Hinsichtlich der Vorbereitungen der Bundeszollverwaltung wird auf die Ausführungen zu Frage 3 verwiesen.

- n) auf die Bürger- und Freizügigkeitsrechte im Vereinigten Königreich lebender Bremerinnen und Bremer sowie in Bremen lebender Briten?

Aktuell (Stand 26. Oktober 2018) halten sich 997 britische Staatsangehörige mit Hauptwohnsitz in der Freien Hansestadt Bremen auf. Das entspricht knapp 1,0 Prozent der ausländischen Bevölkerung Bremens.

Nach einem EU-Austritt des Vereinigten Königreichs würde für britische Staatsangehörige das Freizügigkeitsrecht nach dem (Bundes-) Freizügigkeitsgesetz/EU entfallen. Das Vereinigte Königreich wird durch den Brexit zu einem Drittstaat. Damit gelten für britische Staatsangehörige künftig die allgemeinen ausländerrechtlichen Regelungen des Aufenthaltsgesetzes, soweit nicht explizit andere Regelungen vereinbart werden. Dies hätte zum Beispiel zur Folge, dass für die Aufnahme beziehungsweise Ausübung einer Erwerbstätigkeit ein entsprechender Aufenthaltstitel erforderlich wäre.

Seit klar ist, dass das Vereinigte Königreich aus der EU austritt, ist es vermehrt zu Einbürgerungsgesuchen britischer Staatsbürgerinnen und Staatsbürger gekommen. Aktuell prüft der Bund, wie sowohl für die in Deutschland lebenden britischen Staatsbürgerinnen und Staatsbürger als auch für die im Vereinigten Königreich lebenden deutschen Staatsbürgerinnen und Staatsbürger Erleichterungen im Einbürgerungsverfahren geschaffen werden können. Das Staatsangehörigkeitsgesetz ergänzende gesetzliche Regelungen des Bundesgesetzgebers liegen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vor.

Obwohl in Deutschland das Prinzip der Mehrstaatigkeit derzeit nicht grundsätzlich im Gesetz verankert ist, ist es unter anderem EU-Staatsbürgerinnen und EU-Staatsbürgern möglich, neben der deutschen noch die Staatsangehörigkeit eines anderen Mitgliedstaates der EU zu haben. Mit Ausscheiden aus der EU gilt die entsprechende Ausnahmeregelung des § 12 Absatz 2 Staatsangehörigkeitsgesetz für britische Staatsangehörige nicht mehr, sodass abzuwarten bleibt, ob der Bund in Deutschland eine entsprechende Sonderregelung schaffen wird.

Welche Auswirkungen der Brexit für im Vereinigten Königreich lebende Bremerinnen und Bremer hat, hängt im Wesentlichen davon ab, welche Regelungen das Vereinigte Königreich für die bereits dort lebenden EU-Bürgerinnen und EU-Bürger trifft. Es ergeben sich dort die gleichen Fragestellungen wie in Deutschland für die hier lebenden Britinnen und Briten.

Welche Überlegungen und Abstimmungen verfolgt beziehungsweise Vorkehrungen trifft er bezüglich der einzelnen Punkte?

Siehe zu diesen Aspekten im Einzelnen die Antworten zu den Fragen 4 a bis n.

5. Inwiefern hält der Senat die bremische Wirtschaft sowie sich selbst für ausreichend vorbereitet für den Fall eines ungeordneten Brexits zum 29. März 2019?

Das Land Bremen befindet sich im regelmäßigen Austausch mit dem Bund und den Ländern über die Folgen des Brexit – auch mit Blick auf das Risiko

eines ungeordneten Austritts. Der Senat hat die zum gegenwärtigen Zeitpunkt allseits als erforderlich eingestuften Vorkehrungen für einen ungeordneten Brexit getroffen.

Zu der Frage, wie die bremische Wirtschaft insgesamt auf die Folgen eines ungeordneten Brexit vorbereitet ist, ist keine generelle Aussage des Senats möglich, da die Auswirkungen letztlich für jedes Unternehmen je nach dessen Geschäftstätigkeit individuell ausfallen.

Die bremischen Unternehmen können aber zum Beispiel anhand der von der Bundesregierung oder den Fachverbänden der Wirtschaft (zum Beispiel BDI und DIHK, siehe auch Antwort auf Frage 3) bereit gestellten Informationen ihre Geschäftsaktivitäten im Vereinigten Königreich auf mögliche Auswirkungen hinsichtlich aller Austrittsszenarien überprüfen und gegebenenfalls entsprechende Vorbereitungen und Vorkehrungen treffen. Dies gilt insbesondere für Unternehmen, die bisher nur über Geschäftsaktivitäten innerhalb der EU, nicht aber über Geschäftsaktivitäten in Drittländern und somit unter Umständen nicht über die notwendigen Kenntnisse verfügen. Auch der deutsche Zoll informiert auf der Webseite <http://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Zoelle/Brexit/brexit> über Zollformalitäten und fordert Unternehmen auf sich mit diesen auseinanderzusetzen.

Die Handelskammer Bremen IHK für Bremen und Bremerhaven führt weiterhin seit dem Referendum im Vereinigten Königreich am 23. Juni 2016 regelmäßig Informationsveranstaltungen zu den Brexit betreffenden Themen durch (zuletzt am 25. Oktober 2018 zu „Handel mit Drittstaaten: Der Brexit und seine möglichen Folgen“) und informiert auf ihrer Internetseite zu aktuellen Themen rund um den Brexit.

Die WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH geht in Abstimmung mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen davon aus, dass bisher ausschließlich im Vereinigten Königreich niedergelassene Unternehmen mit Bezügen zum EU-Binnenmarkt auf den Kontinent umsiedeln könnten oder zumindest Dependancen im EU-Raum eröffnen werden und dass daher auch für den Standort Bremen Ansiedlungspotenziale bestehen. Die WFB wird daher durch verstärkte und gezielte Aktivitäten im Online-Marketing, aktive Ansprache von Unternehmen auf einschlägigen Messen, verstärkte Aktivitäten im Vereinigten Königreich und gegebenenfalls durch die kurzfristige Einrichtung einer Repräsentanz reagieren.