

PRESSEMITTEILUNG

BranchenForum Stahl: Die Hoffnung liegt auf dem 2. Halbjahr

Dortmund, 16.04.13: „Stahl und Logistik 2013 – Wohin geht die Reise?“ lautete das Motto des **13. BranchenForum Stahl** von Logistikcluster NRW und des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik NRW e.V. (VVWL). In seiner Eröffnungsrede vor über 100 Entscheidern aus der Branche appellierte **Hermann Grewer, Ehrenpräsident des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. und Erster Vorsitzender VVWL**, an die Auftraggeber, die Stahllogistiker nicht im Regen stehen zu lassen. Insbesondere die Entwicklung des Dieselpreises sei durch die Logistik nicht mehr alleine zu bewältigen, ein Plus von 7,52% im Vergleich zum Vorjahr mache das Jahr 2012 zum Teuersten in der Nachkriegsgeschichte. Auch bei den momentanen Plänen zur Ausweitung der Maut drängte er auf einen Schulterschluss, denn nur gemeinsam könne man der Politik klar machen, dass diese Kosten nicht einfach durch die Logistik aufgefangen würden, sondern den Wirtschaftsstandort Deutschland nachdrücklich beeinflussen würden.

In der Vortragsrunde des Vormittags diskutierten Fachleute unter der Moderation von Verkehrs-Rundschau-Redakteur Michael Cordes die Herausforderungen der Stahlmärkte. **Prof. Dr. Wim Kösters, Mitglied des Vorstandes RWI – Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung**, beleuchtete die Auswirkungen der Eurokrise auf die Volkswirtschaft. Die Weltwirtschaft erhole sich nach einer Seitwärtsbewegung. Allerdings werde die Belebung durch die Sparpolitik im Euro-Raum und die Abgabekürzung in den USA gedämpft. Die Situation in Deutschland sei geprägt von positiven Indikatoren im Arbeitsmarkt und auch die Investitionen in den Wohnungsbau würden zunehmen. So sei in der zweiten Jahreshälfte ein Aufwärtstrend abzusehen. Aber auch wenn für 2014 Wachstum und speziell im Euro-Raum eine Erholung erwartet werde, mahnte Prof. Kösters, dass die Ursachen der Probleme noch nicht gelöst seien. Risiken blieben die immensen Staatsschulden und ein mögliches Erlahmen der Weltkonjunktur. Prof. Kösters bringt es auf den Punkt: „Diese Krise ist hervorgerufen worden, weil die Regeln der Maastrichter Verträge nicht eingehalten worden sind. Dabei haben wir unter anderem mit den Staatsschulden und in Bezug auf die Banken gleich mehrere Krisen parallel.“ Die entstandenen Probleme seien nur durch eine klare Strukturreform in den Krisenländern behebbar. Zwar sollte verhindert werden, dass Länder aus dem Euro-Raum ausscheiden würden. Sollten die Strukturreformen jedoch nicht umgesetzt werden, müsse über eine geordnete Staatsinsolvenz nachgedacht und schon jetzt konkrete Regeln dafür geschaffen werden.

Dr. Martin Theuringer, Leiter Geschäftsfeld Wirtschaft und Märkte, Wirtschaftsvereinigung Stahl gab einen Ausblick auf die Stahlkonjunktur 2013/2014. Die globale Stahlkonjunktur belebe sich moderat in 2013, die Entwicklungen verlaufen aber weiterhin regional uneinheitlich. 2012 war in Europa mit einem Nachfragerückgang von 10 % schwierig. Für 2013 erwartet Dr. Theuringer eine Stabilisierung auf verhaltenem Niveau, der Tiefpunkt werde noch in 2013 erreicht. Mittlerweile hätte sich Europa zur „Vier-Klassen-Gesellschaft“ entwickelt, wobei Deutschland und Polen die Spitzenposition einnehmen würden, während Spanien mittlerweile 60 % unter den Werten des Jahres 2006 liegen würde. Für die Vereinigten Staaten sieht Dr. Theuringer eine sehr positive Entwicklung. Nach einem Plus von 8 % im Vorjahr seien für 2013 zwar nur rund 3 % Wachstum prognostiziert, dies könne jedoch noch deutlich übertroffen werden. Staatliche Eingriffe sah er mit gewisser Sorge: „Während wir in Europa ein funktionierendes Beihilferegime haben, steigen die Überkapazitäten in China durch staatliche Förderung immer weiter auf langfristig eine Milliarde

Tonnen an.“ Auch die deutschen Pläne zur Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes stelle die Branche vor massive Wettbewerbsprobleme durch die zu erwartenden Verteuerungen.

Weitere Herausforderungen für die Stahlindustrie sah **Hans-Joachim Welsch, Geschäftsführer SHS Logistics GmbH / Vorsitzender Verkehrsausschuss der Wirtschaftsvereinigung Stahl**, bei der Unterfinanzierung der Infrastruktur. Bei der Bahn seien teure Personenverkehrsprojekte vorrangig, so dass der Güterverkehr auf der Strecke bliebe. Beim Binnenschiff seien insbesondere veraltete Schleusen unbeseitigte Flaschenhälse. Auch wenn Bahn und Wasserstraße für den Massengutzulauf in der Stahlindustrie Verkehrsträger Nummer eins wären, sei der Lkw vor allem im Warenausgang durch seine Flexibilität unverzichtbar. „Wie soll der Lkw einen Großteil des zu erwartenden Verkehrswachstums bewältigen, wenn das Straßennetz schon heute überlastet ist“, stellte Welsch mit Blick auf den schlechten Zustand des Bundesfernstraßennetzes in Frage. Als eine der möglichen Lösungen präferierte er eine maßvolle Anhebung der Gesamtgewichte auf 44 Tonnen, so dass auch zwei Coils mit je 14 Tonnen auf einem Lastzug befördert und somit über 100.000 Fahrten in Deutschland eingespart werden könnten. Generell würden Investitionen in die Infrastruktur einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen bringen, weil dort Vieles im Argen sei und die Wirtschaft von funktionierenden Verkehrswegen abhängen. Prof. Kösters pflichtete ihm bei, befürchtete jedoch, dass dies nicht ins politische Kalkül passen würde.

In der folgenden Diskussion wurde die Podiumsrunde von Prof. Dr. Wim Kösters, Dr. Martin Theuringer und Hans-Joachim Welsch durch **Rolf Bennemann, Leiter Niederlassung Schwerte, Stute Logistics GmbH, Mitglied des Fachausschusses Stahl im VVWL NRW e.V.** und **Arno Depping, Werksleiter Bochumer Eisenhütte Heintzmann GmbH & Co. KG** ergänzt. Depping trug die Befürchtungen Theuringers zu den Erneuerbaren Energien mit, da das Energiekonzept nicht zu Ende gedacht sei: „Bei der Stahlveredelung beträgt der Kostenanteil durch Energieverbräuche derzeit 40 %, durch die angedachten Reformen würde er auf 50 % steigen.“ Bennemann stellte heraus, dass die Herausforderungen an die Logistiker immer komplexer und die Auftragsvolumina immer größer würden. Dies sei insbesondere für den Mittelstand nur noch schwer zu bewältigen. In Bezug auf Schienenverkehre sieht Bennemann die privaten Bahnen jedoch als flexibler, schneller und günstiger als die DB an. Depping pflichtete dem bei: „Wir verfügen zwar über einen eigenen Gleisanschluss, verladen aber 98 % auf den Lkw. Mit etwas mehr Kundenorientierung in puncto Flexibilität und Zuverlässigkeit könnten wir auch mehr über die Bahn abwickeln. Auch in Bezug auf eine Anhebung der Gewichte auf 44 Tonnen könne sein Unternehmen täglich bis zu sechs Lkw-Transporte einsparen. Hinsichtlich der Durchsetzbarkeit verwies Grever auf die politische Gesamtsituation, insbesondere die aktuelle Infrastrukturpolitik, und sah hier kaum Bereitschaft der Politik, auf diese Forderung einzugehen.“

Auf die Frage nach einer Prognose für die nahe Zukunft meinte Welsch, dass 2013 zwar besser als das Vorjahr werde, durch Rohstoff- und Energiekosten 2013 dennoch für die Branche ein schwieriges Jahr würde. Vorsichtig optimistischer gab sich Bennemann mit einer hoffnungsvollen Erwartung für das zweite Halbjahr, machte jedoch klar, dass die Logistik klar an den Grenzen der Kostenoptimierung angekommen sei. Depping sah 2013 ebenfalls als schwierig an und konnte aufgrund zahlreicher Probleme, wie beispielsweise dem fehlenden Infrastruktur-Ausbau, keinen rechten Optimismus für die nahe Zukunft aufbringen.

Nach einer Stärkung mit reichlich Gelegenheit zum Netzwerken stellten Christian Beßler, Teamleiter Logistics Consulting, LOG GmbH und Sven Heinz, UnternehmensBeratung im VVWL NRW e.V. die Berechnung des Carbon Footprint auf Basis der DIN EN 16258 vor. Beßler gab einen Überblick über die Emissionsquellen von der Förderquelle bis zum Auspuff unter Berücksichtigung von Leerfahrten und Büro-Energieverbräuchen. Heinz zeigte an einem praktischen Beispiel den Rechenweg auf, der zum Nachweis der CO₂-Bilanz erforderlich ist. Wichtig sei, so waren sich beide einig, dass mit der neuen Norm eine Vergleichbarkeit der Bilanzen unterschiedlicher Unternehmen geschaffen worden sei.

Günther Karneth, Leiter Referat Abteilung III Straßeninfrastruktur und Straßenverkehr, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-

Westfalen (MBWSV NRW) und sein **Referent Jörg Reißing** gaben einen Überblick über den für die Stahlbranche besonders bedeutsamen Schwerlastverkehr. Reißing erläuterte, dass der Großteil der Brücken in den 70er Jahren erbaut wurde. Bei der Bauweise wäre man sehr materialsparend vorgegangen, weil die Verkehrsentwicklung nicht im tatsächlichen Ausmaß vorhergesehen wurde. So habe sich allein der genehmigungspflichtige Schwerlastverkehr über 150 Tonnen seit 2005 versechsfacht. Mittlerweile seien von den über 300 zu kontrollierenden „vordringlichen Großbrücken“ ein Drittel nachgerechnet worden, davon sei die Hälfte reparaturbedürftig. Es sei deutlich, dass in absehbarer Zeit wieder Probleme mit dem ein oder anderen Brückenbauwerk entstehen würden. Auf die Frage nach einer Anhebung der Gesamtgewichte vertrat er deutlich die Ansicht, dass die Infrastruktur derzeit 44 Tonnen bei gleicher Fahrzeuglänge nicht vertrage. Karneth trug zu den rechtlichen Grundlagen im Genehmigungsverfahren vor. Zwar seien Änderungen des Rechtsrahmens in Vorbereitung, diese müssten aber entweder noch durch die EU-Gesetzgebung oder bedürften noch der Zustimmung des Bundesrates, und dies im Jahr der Bundestagswahl. Daher erwarte er für das Jahr 2013 wenig Änderungen. Auch der am Vortag veröffentlichte Kommissionsvorschlag zur Reform der EU-Richtlinie zu Maßen und Gewichten war ein Thema. Allerdings wollen Verkehrsbehörden und Polizei auf Landesebene NRW durch Pilotprojekte den Verzicht auf die Polizeibegleitung testen.

Die zweite Podiumsrunde mit Christian Beßler, Günther Karneth und Jörg Reißing wurde komplettiert durch **Dr. Jürgen Harland, Leiter Logistik und SCM, Salzgitter Flachstahl GmbH, Joachim Schürings, Teamkoordinator Einkauf/Logistik, ThyssenKrupp Steel Europe AG** sowie **Stefan Windgätter, Geschäftsführer Windgätter und Sohn GmbH, Vorsitzender des Fachausschusses Stahl im VVWL NRW e.V.** Windgätter berichtete über die Probleme, die die Branche mit der Sperrung der Leverkusener Autobahnbrücke im vergangenen Winter hatte. Im Schnitt waren 44% der Touren der Unternehmen betroffen, durchschnittlich gingen 39 Minuten durch Umwege von gemittelt 29 Kilometern verloren. Schürings sah die Politik zur Handlung gezwungen: „Muss erst eine weitere Brücke ausfallen, bevor investiert wird? Bei den hier geschilderten Problemen müssen in der Politik alle Alarmsirenen angehen.“ Dem stimmte Dr. Harland vollumfänglich zu. „Salzgitter Flachstahl hat zwar noch kein tagesaktuelles Problem. Der allgemeine Zustand der öffentlichen Infrastruktur ist jedoch eine tickende Zeitbombe.“ Schürings kritisierte die zweigeteilte Sichtweise in Politik und Gesellschaft: „Wir sind stolz auf unsere Exportleistung, andererseits beschweren wir uns über den daraus resultierenden Verkehr.“ Zur CO₂-Minderung sah Dr. Harland auch die Industrie in der Pflicht, das Thema anzugehen. „Bei der Transportvermeidung sind uns zwar enge Grenzen gesetzt, hinsichtlich der Transportoptimierung gibt es jedoch noch Möglichkeiten.“ CO₂-Bilanzierung sei dabei zur Überwachung der Erfolge unerlässlich. Auch Schürings sah den Carbon Footprint als prioritär an, sah für sein Unternehmen den Schwerpunkt jedoch bei der Produktion, da die Emissionen beim Transport nur ein Prozent davon ausmachen würden.

Dr. Christoph Kösters, Clustermanager Logistik.NRW und Hauptgeschäftsführer des VVWL NRW e.V. verdeutlichte in seinem Schlusswort, dass die Infrastrukturfinanzierung eine große Herausforderung für die politische Arbeit sei. Es gelte deutlich zu machen, dass die notwendigen Haushaltsmittel nicht durch zusätzliche Mauten generiert werden sollen, sondern auch um andere Prioritäten bei der bisherigen Verwendung der Einnahmen von rund 53 Milliarden Euro aus dem Straßenverkehr insgesamt gehe.

Münster/Düsseldorf, den 17. April 2013

Peter Abelmann
Clustermanager Logistik.NRW

Dr. Christoph Kösters
Clustermanager Logistik.NRW /
Hauptgeschäftsführer VVWL NRW e.V.