

PRESSEMITTEILUNG

9. BranchenForum Stahl in Dortmund am 07.05.2009

VVWL, Münster, 11.05.2009 – Stahllogistik: Krise überlagert alles – Energieeffizienz und Nachhaltigkeit bleiben jedoch „Mega-Trends“

„Auch in Zeiten der Krise gibt es eine sinnvolle Strategie erlebter Kooperation und Wertschöpfungspartnerschaft zwischen Dienstleistern und Auftraggebern: Kooperation durch gemeinsame Erschließung von weiteren Effizienzsteigerungspotentialen. Dabei gilt aber: Kooperation ist keine Einbahnstraße!“ – diesen Appell richtete der Vorsitzende des VVWL und Präsident des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., **Hermann Grewer**, an die Stahlindustrie. Gerade in schwierigen Zeiten gelte es, das Miteinander zu suchen. Erst 8-10 Monate sei es her, dass die Stahltransportlogistiker trotz massiver Kostensteigerungen und Spitzenlastprobleme für die Stahlindustrie im Boom Unmögliches möglich machte bei voll ausgelasteten Kapazitäten erinnerte sich Hermann Grewer. Kurzfristige Preisoptimierung werde sich nach der Krise bitter rächen, so der VVWL-Vorsitzende weiter. Denn dann werden sie schmerzlich vermisst, die flexiblen mittelständischen Betriebe mit ihren Kapazitäten und ihrer so geschätzten Dienstleistungs- und Kundenmentalität. Im Gegensatz zu früheren Konjunkturtälern werde dieses Mal auf Dienstleisterseite nicht mehr alles beim Alten bleiben, so wie es früher für die Verladerschaft stets zu erwarten war, wagte Grewer einen Blick in die Zukunft.

Das 9. BranchenForum Stahl war auch in diesem Jahr wieder von gut 100 führenden Vertretern aus Stahlindustrie, stahlverarbeitender Industrie, Automobilwirtschaft und Stahllogistik besucht. Leitthema des Branchentreffs: „Stahllogistik, Energieeffizienz und Nachhaltigkeit – auch in der Krise?“. Kernaussage der Vorträge und intensiven Diskussionen auf dem Forum war, dass Nachhaltigkeit und Energieeffizienz sowie alle Mobilitäts- und Globalisierungstrends trotz der Krise ungebrochen bleiben. Zwar werde derzeit Vieles durch die enormen Beschäftigungs- und Aufkommensrückgänge in Folge der Wirtschaftskrise überlagert, aber spätestens bei Beginn des Aufschwungs werden Dienstleister, Industrie und Handel auf diese Trends vorbereitet sein und Lösungen haben müssen.

Markus Molski, ArcelorMittal Ruhrort GmbH, machte wie sein Kollege **Joachim Schürings**, Team Coordinator ThyssenKrupp Steel AG TransportLogistics, keinen Hehl aus den aktuellen Anstrengungen der Stahlindustrie, Frachtpreise zu senken und auch ggf. nachzuverhandeln. Daneben, so Molski, sei jedoch auch Leitgedanke, gemeinsam mit den Dienstleistern Einsparpotential bei stahllogistischen Prozessen zu heben. Neben der Forderung nach Zulassung von 44 to. Eines zulässigen Gesamtgewichts im Stahlverkehr, angesichts der Produktionspalette von ArcelorMittal in Duisburg allerdings nicht nur auf 2 Einzelstücke begrenzt, stehe das Zeitmanagement im Frachtversand im Vordergrund.

Die Einsparung von LKW-Standzeitdauer befinde sich ganz oben auf der Agenda, einerseits um Kosten zu senken, andererseits um den Ausstoß von CO₂-Emissionen durch unnötige Wartezeiten zu verringern. Hier verfolge man Ideen wie die Nachtbeladung von LKW durch das Vorladen von Trailern und deren werksinterne Umfuhr mit werkseigenem LKW. Im Unterschied zu anderen Stahlkollegen favorisiere ArcelorMittal nicht das Modell der Ladezeitenfenstersteuerung. Angesichts der eigenen Produktpalette und vielen Ladestationen auf dem Werksgelände seien andere Konzepte besser geeignet, etwa die Umsetzung des sog. „Torhauskonzepts“. Angedacht sei in diesem Zusammenhang die Barcode-gesteuerte Abfertigung des Versandauftrags an der jeweiligen Ladestelle, um so den Dokumentenfluss zu beschleunigen. Auch Lageroptimierungen, z.B. der Bau eines Hochregallagers für Drahtprodukte, seien in der Planung. Klimavorsorgepolitik sei, so die beiden Vertreter von ArcelorMittal und ThyssenKrupp Steel sei ein zentrales Thema der Stahlindustrie. Seit 1960 seien die spezifischen CO₂-Emissionen der Stahlindustrie um 44% von 1990 – 2004 um rd. 50% gesenkt worden. Bis 2012 sollen weitere 7 Prozentpunkte folgen. Zudem setze die Stahlindustrie seit jeher auf umweltfreundliche Verkehrsträger, allein 80% des Rohstoffbezuges erfolge über die umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn.

Oliver Ellermann, Vorsitzender des Bundesverbandes des Deutschen Stahlhandels e.V., verwies auf das Kostendiktat, dem derzeit alle unterworfen seien und veranschaulichte die deutliche Konzentrationstendenz im Stahlhandel in den letzten Jahren. Die Konzentration im Stahlhandel werde in den nächsten Jahren international und national noch zunehmen. Für die Logistiker ergäben sich in diesem Zusammenhang Chancen, wenn sie im Bereich der logistischen Zusatzleistungen dem Stahlhandel verstärkt Know How anbieten könnten. Auch im Stahlhandelsbereich sei der konjunkturelle Absturz beachtlich, so sei für 2009 in Europa insgesamt ein Rückgang von 14,9% zu erwarten. Zwar sei der Mengenverlust im Automotivebereich bemerkenswert, Oliver Ellermann erinnert jedoch daran, dass noch immer die Bauwirtschaft im Stahlverbrauch mit einem Anteil von 34% an den Warenlieferungen des Stahlhandels führend sei.

Friedrich Georg Kost, Inhaber der Spedition Kerkemeier aus Hattingen, beschrieb sehr anschaulich die Intensität des konjunkturellen Abschwungs. In seiner jahrzehntelangen unternehmerischen Tätigkeit habe er zwar schon einige Wellentäler, aber noch nicht so einen Absturz erlebt. Auch Friedrich Georg Kost appellierte an eine partnerschaftliche Zusammenarbeit. Nur so sei es den Dienstleistern möglich, die notwendigen Investitionen in Produktinnovationen und evtl. auch spezialisierte Fahrzeuge überhaupt leisten zu können. Kritisch äußerten sich viele anwesende Stahllogistiker zur aktuellen Ausschreibungspraxis und dem aktuellen Marktdruck.

Im Teil 2 des BranchenForum Stahl äußerte sich **Staatssekretär Dr. Alexander Schink** aus dem Umweltministerium NRW zur bisherigen aktuellen Politik des Landes in Bezug auf die Umweltzonen und die diesbezügliche Position des Logistiksektors. Der Stahlsektor mit seinen energieintensiven Produktionsstandorten sei in Bezug CO₂-Emissionen und Feinstaub von Bedeutung. Positiv hob Staatssekretär Dr. Schink die geschlossenen Vereinbarungen mit großen Produzenten in NRW wie ThyssenKrupp Steel hervor, in denen konkrete Maßnahmen zur Feinstaubsenkung, etwa Befeuchtung von Ablagerungen etc. und Optimierungen von Produktionsprozessen nicht nur verabredet, sondern auch erfolgreich umgesetzt worden seien.

Dr. Schink hält weiterhin das insbesondere im Rhein-Ruhr-Gebiet umgesetzte Umweltzonenkonzept in Form eines flächenhaften Ansatzes für verhältnismäßig und erforderlich. Hinsichtlich einer zweiten Stufe nach der in den Luftreinhalteplänen festgelegten Evaluation im 2. Halbjahr 2010 wollte Staatssekretär Dr. Schink ergebnisoffen die Untersuchungen und Evaluationen abwarten. Zudem sei derzeit eine Machbarkeitsstudie für Arbeitsfelder sonstiger Maßnahmen zur Feinstaubsenkungen in Arbeit.

In der anschließenden Diskussion wiesen die Vertreter des Verkehrsgewerbes, u.a. **Dr. Kösters**, Hauptgeschäftsführer des VVWL, darauf hin, dass das Gewerbe die ergriffenen Maßnahmen weiterhin als unverhältnismäßig ansehe und angesichts der Krise eine praxisgerechte Anwendung der Übergangsregelungen und Ausnahmegenehmigungen für dringend erforderlich hält. **Ingo Winkelmann**, verantwortlich für die Beschaffungslogistik sämtlicher europäischen Presswerke bei Ford, wies in seinem Vortrag am Beispiel der PKW-Karosserie nach, dass in Bezug auf CO₂-Emissionen der reine Transport auf der Beschaffungsseite gegenüber der Stahlerzeugung und des Betriebes von PKW nur eine sehr kleine Rolle spielt. Die Fa. Ford verfolge in Bezug auf Nachhaltigkeit eine eindeutige Strategie, bereits jetzt hätte man vielfältige Maßnahmen umgesetzt und im Bereich Energieerzeugung und auch Fahrzeugtechnik große Fortschritte erzielt. So habe man seit dem Jahr 2000 in der Produktion den Energiebedarf um 30% reduziert und besitze in einem britischen Motorenwerk die größte Solarkraftanlage aller europäischen Autohersteller.

Prof. Wittenbrink, Duale Hochschule Baden-Württemberg, analysierte Kraftaufsenkungspotentiale durch verschiedene technische Maßnahmen, wie etwa automatisierte Getriebe, die Verwendung von Leichtlaufölen, die Reduzierung von Luftwiderstand oder Reifenrollwiderstand, Fahrerschulungen und auch den Einsatz der Start-Stopp-Technik. Zwar seien jeweils Einzelbetrachtungen erforderlich, aber insgesamt sieht Prof. Wittenbrink in diesem Zusammenhang noch ein Verbrauchssenkungs- und damit auch CO₂-Senkungspotential von um die 10%. Nachhaltigkeit und CO₂-Reduktion seien zudem wichtige Ansatzpunkte, um sich mittelfristig als Unternehmen im Wettbewerb zu profilieren. Industrie und auch Wissenschaft waren sich einig, dass der sog. „Carbon-Footprint“, die Herstellung von CO₂-Bilanzen, auch für die Logistikdienstleister in den nächsten Jahren von großer Bedeutung sein wird. In der Industrie werde bereits jetzt dieses Thema mit Nachdruck verfolgt.

Münster, den 12.05.2009
Dr. Christoph Kösters
Hauptgeschäftsführer