

PRESSEMITTEILUNG

BranchenForum Stahl: Robustes Wachstum in Deutschland, Spannungen in der EU

Dortmund, 05.05.14: „Schnittstelleneffizienz und Innovationen – Gemeinsame Heilsbringer in der Stahllogistik?“ lautete das Motto des **14. BranchenForum Stahl** von Logistikcluster NRW und des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik NRW e.V. (VVWL). In seiner Eröffnungsrede vor über 80 Entscheidern aus der Branche betonte **VVWL-Hauptgeschäftsführer und Clustermanager Dr. Christoph Kösters** den Grundgedanken des BranchenForums, eine gemeinsame Ebene für den Austausch über wichtige strategische Themen für den Stahltransport, die Stahllogistik und die Stahlmärkte zu schaffen.

In der Vortragsrunde des Vormittags diskutierten Fachleute unter der Moderation von **Verkehrsrundschau-Redakteur Michael Cordes** die Herausforderungen der Stahlmärkte und mögliche Effizienzgewinne durch ein besseres Schnittstellenmanagement.

Als Einstieg in die Diskussion gab **Dr. Martin Theuringer, Leiter Geschäftsfeld Wirtschaft und Märkte, Wirtschaftsvereinigung Stahl** einen Ausblick auf die Stahlkonjunktur 2014/2015. Erfreulicher Weise trage die Eurozone wieder zum globalen Wachstum bei, allerdings würden erhebliche Risiken die Erwartungen dämpfen. So seien beispielsweise die Kreditvergaben in China und die währungsbedingten Kapitalabflüsse in Schwellenländern immer noch auf sehr hohem Niveau. Insbesondere die Krise zwischen Russland und der Ukraine würde besonders stark auf die Erwartungen drücken, da in diesen Ländern jährlich rund 100 Mio. t Rohstahl produziert würden. Generell verharren die weltweiten Rohstahlkapazitäten mit 80 % weiterhin auf einem unterdurchschnittlichen Auslastungsgrad. „In der Europäischen Union ist mehr als eine leichte Erholung nicht drin“, prognostizierte Dr. Theuringer. Deutschland glänze zwar mit einem kräftigen Wachstum, Spanien und Italien lägen aber sehr weit zurück. In diesem Jahr werde Deutschland voraussichtlich eine Rohstahlproduktion von 43 Mio. t erreichen. Zwar würde das 1. Quartal bereits ein Plus von 4 % aufweisen und die Lagerergänzung nach sehr niedrigem Bestandsniveau noch ausstehen, dennoch würde ein vorsichtiges Agieren das Gesamtbild bestimmen. Jetzt sei es wichtig, dass keine weiteren für Liberalisierungsschritte für außereuropäische Anbieter folgen. „Die Attraktivität des deutschen Stahlmarktes ist einzigartig, darum wollen sich viele in die deutsche Wertschöpfungskette einbringen. Unfaire Drittlandeinfuhren dürfen die weiteren Konsolidierungsschritte jetzt nicht gefährden“, mahnte Dr. Theuringer. Mit Blick auf das Gesetzgebungsverfahren bei der EEG-Umlage forderte er, die alten Regelungen für die Stahlwirtschaft beizubehalten, da weitere Belastungen für die heimische Stahlwirtschaft im harten Preiskampf nicht umsetzbar wären.

Ein Impulsreferat hielt **Prof. Dr. Paul Wittenbrink von der Dualen Hochschule Baden-Württemberg und Partner der hwh Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH** zum Thema „**Schnittstelle Rampe – auch ein Thema für die Stahllogistik?**“. Als Autor des vom BMVBS in Auftrag gegebenen Gutachtens zur Vermeidung von Wartezeiten zeigte er dem Auditorium zahlreiche Problemfelder bei der An- und Ablieferung sowie gute Lösungsansätze auf. Besonders bei Handelslagern lägen die die Warte-

zeiten bei zwei Dritteln der untersuchten Fälle immer noch über einer Stunde, rund jeder fünfte Lkw wartet über zwei Stunden. Hauptursächlich seien insbesondere Informationsdefizite und unklare vertragliche Beziehungen sowie Kapazitätsengpässe. Größtes Lösungspotenzial sieht er bei einer Ausweitung der Rampenöffnungszeiten und der verstärkten Einführung von Expressrampen vorrangig für Kleinanlieferungen. „Es geht nicht darum, Wellness-Oasen für die Fahrer zu schaffen – davon sind wir weit entfernt. Wir brauchen aber – insbesondere im sozialen Bereich – klar definierte Mindeststandards“, folgerte Prof. Wittenbrink.

In einem weiteren Impulsreferat zum Thema „**Stahl- und multimodale Schnittstellen**“ beschrieb **Hartmut Wolberg, Geschäftsführer der J. MÜLLER Breakbulk Terminal GmbH & Co.KG** weitere Effizienzpotenziale am Beispiel des Seehafens Brake, über den rund ein Drittel des deutschen Stahlexports stattfindet. Probleme bereite für alle Beteiligten die Volatilität des Marktumfeldes, die zu diskontinuierlichem Arbeitsaufkommen und zu geringer Planbarkeit und damit zu hohen Vorhaltekosten von Personal und Equipment führe. Gute Erfahrungen konnte er mit dem Referenzmodell Niedersachsenkai nachweisen: Kundenoptimierte „Hardware“ bei Kranen, Flurfördergeräten und Geschirre, qualifiziertem Personal und nicht zuletzt individuelle Kundenschnittstellen zu hochverfügbaren Datensystemen ermöglichten eine hohe Transparenz der gesamten supply chain. Dadurch könnten Leerläufe vermieden und Stillstandszeiten drastisch verringert werden. Entscheidend für die Optimierung ist die Kommunikation: „Die Synchronisierung und permanente Abstimmung aller Prozessbeteiligten ist erfolgskritisch. Wir bieten in der Schnittstelle Hafen vielfältige Möglichkeiten der Optimierung hinsichtlich Kosten, Service und Qualität“, bot er den Zuhörern an.

In der anschließenden Podiumsdiskussion lag der Fokus bei der Schnittstelle Rampe. **Thorsten Brand, Geschäftsführer der Arcelor Mittal Duisburg GmbH**, erläuterte die Grenzen der Schnittstellenoptimierung: „Wegen Lärmschutzauflagen muss bei uns alles zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr passieren und durch die Verkehrssituation im Ruhrgebiet können wir nur first come/first serve anbieten.“ Für die eigenen Bedarfe seien bislang Zeitfenster-Managementsysteme nicht vorteilhaft. **Ludwig Felser, Geschäftsführer der Arcelor Mittal Distribution GmbH** führte weiter aus, dass insbesondere unangemeldete Fahrer die Planung auch für angemeldete Lkw durcheinander bringen würden. **Joachim Schürings, Teamkoordinator Einkauf und Logistik der TKS Steel Europe AG** betonte, dass durch die Einführung von Zeitfenstern an den Ladestellen mit überwiegendem Lkw-Anteil signifikante Verbesserungen erzielt werden konnten: „Rückstaus bis hinaus in den öffentlichen Straßenraum gehören seitdem der Vergangenheit an.“ Kritisch bewertete **Joachim Kersten, Niederlassungsleiter Westfalen der Rhenus AG & Co.KG** das Zeitfenstermanagement vieler Verloader und Empfänger: „Oft werden über Malus-Regelungen nur Frachten reduziert, und manche Kollegen blockieren ganze Tage, um dann einzelne Slots zu stornieren, wenn die genaue Ankunftszeit bekannt wird.“ Solche Probleme würden bei TKS unterbunden, antwortete Schürings. Zwar befinde sich das Unternehmen gerade in einer intensiven Diskussion über die Kostenbeteiligung der Logistiker am Zeitfenstermanagement, Ziel sei aber ausdrücklich eine Win/Win-Situation. Letztendlich sei das über viele Jahre gewachsene Thema „Standzeiten“ nicht in wenigen Monaten zu lösen. Aus den Reihen der anwesenden Logistiker kam deutliche Kritik am Zeitfenstermanagement, da aufgrund der Verkehrssituation die genaue Ankunftszeit zwei Tage im Voraus mehr erahnt als geplant werden könne. Per Saldo käme so mehr Belastung auf die Unternehmen zu. **Prof Wittenbrink** bestätigte diese Beobachtung: „Viele Unternehmen beschäftigen mittlerweile Disponenten, die sich ausschließlich um das Zeitfenstermanagement kümmern. Dabei sind starre Fenster heute nicht mehr zeitgemäß. Semivariable Slots, die einen größeren Ankunftszeitraum ermöglichen, seien eine denkbare Alternative. „Flexibilität bedeutet für den Logistiker oftmals höhere Kosten. Die Optimierung nutzt hauptsächlich dem Verloader“, schloss sich auch Kersten der Kritik an.

Nach einer Stärkung mit reichlich Gelegenheit zum Netzwerken beleuchteten die Diskutanten die möglichen Effizienzpotentiale durch Innovation beim Nutzfahrzeug und im Umschlag. **Willi Moraru, Geschäftsführender Gesellschafter der WIMO Hebetchnik GmbH**, nach eigener Aussage Weltmarktführer bei der Hebetchnik für Stahlprodukte, berichtete über **Perspektiven und Trends in der Materialflusstechnik**. Aufgrund zunehmender Automatisierung reagierten Kunden mittlerweile empfindlicher auf Schäden. Coilhaken und Magnete seien würden – nicht zuletzt auch wegen der Unfallgefahr – immer häufiger gegen Coilzangen ausgetauscht. Langfristig gehe der Trend „weg von Seil und Lastketten hin zu modernen Techniken bis hin zur Automatisierung“. Moraru zeigte hierzu auch neue Entwicklungen seines Hauses. Besonders legte er den Zuhörern nahe, bei Lastaufnahmemitteln nach EN 13155 darauf zu achten, dass diese spätestens nach 20.000 Lastspielen ausgetauscht werden müssten; dies sei versicherungstechnisch besonders relevant. Er riet, bei der Bestellung auf Lastaufnahmemittel nach der neuen EN 13001 zu bestehen, da diese wesentlich langlebiger seien.

Josef Kellerer, Senior Manager Product Marketing der MAN Truck & Bus AG stellte die **Perspektiven und Trends in der Nutzfahrzeug-Technologie** vor. Hybride seien auch beim Nutzfahrzeug auf dem Vormarsch, ein vollelektrisches Fahren sei im 40-Tonnen-Bereich aber auf mittlere Sicht nicht denkbar. „Grund sind die hohen Batteriege- wichte, die die Kosten zu hoch treiben. Für eine Reichweite von 150 km bräuchten wir 1,7 Tonnen Batterien – für 750 Kilometer glatte 15 Tonnen“, begründet Kellerer, warum in den nächsten 15 Jahren Dieselmotoren im schwereren Bereich dominant bleiben würden. Da der Dieselpreis im Jahr 2030 allen Prognosen nach um zwei Euro pro Liter liegen werde, müsse intensiv an der Effizienz gearbeitet werden. Neben aerodynamischen Maßnahmen stellte Kellerer auch Fahrversuche mit elektronischer Deichsel vor, bei dem sich Fahrzeuge zu einem nah auffahrenden, windschnittigen Konvoi koppelten. Aufgrund des steigenden Sicherheitsbedürfnisses stünden auch im Bereich der aktiven und passiven Sicherheitssysteme Innovationen an, wie beispielsweise Spurwechsel- und Abbiegeassistenten sowie Bird-View, wobei vier Kameras ein Luftbild von bis zu sieben Metern um den Lkw herum darstellen.

Perspektiven und Trends in der Auflieger-Technologie war das Thema von **Bernd Thiede, Product Manager der Schmitz Cargobull AG**. Neben aerodynamischen Verbesserungen und automatisierten Reifendruckkontrollen, die sich positiv auf den Spritverbrauch auswirken, arbeitete Schmitz Cargobull intensiv an der Senkung der Lifecycle Costs. Moderner Oberflächenschutz, neue Fügetechnik und ein modulares Bausystem, welches schnelle Reparaturen und Umbauten ermögliche, seien wichtige Entwicklungsschritte zur Senkung der Werkstattkosten. Auch bei Finanzierung und Full Service-Angebot sei eine kundenfreundliche Entwicklung erkennbar. Zusätzlich sei beim Einbau moderner Telematiklösungen und einem geschwindigkeitsoptimierten Ladungssicherungssystem klare Kostenvorteile vorhanden.

In der anschließenden Podiumsdiskussion mahnte **Stefan Windgätter, Geschäftsführer Windgätter und Sohn GmbH sowie Vorsitzender des Fachausschusses Stahl im VVWL NRW e.V.**, aerodynamische Entwicklungen nicht zu hoch zu bewerten, schließlich würden diese ihr Potenzial erst bei Höchstgeschwindigkeit voll entfalten. Besser sei es, statt Windleitkörpern zwei zusätzliche Palettenstellplätze zuzulassen. Besonders wichtig war Windgätter das Thema Treibstoffeffizienz. „Unsere Fahrer sind optimal geschult und fahren spritsparend, hier ist nicht mehr viel Potenzial zu heben. Politisch ist der Druck für die Nutzfahrzeughersteller bei der CO₂-Reduktion aus dem Kessel – entwickeln die Hersteller trotzdem in dieser Richtung?“, wollte er von seinen Mitdiskutanten wissen. „Allein aus Wettbewerbsgründen müssen wir das tun. Alles, was für unsere Kunden Nutzen und Einsparpoten-

zial hat, wird auch auf den Markt kommen“, antwortete **Wil Helmes, Produktplaner von DAF Trucks N.V.** Dabei ging er von einer möglichen Dieselerparnis durch Fahrstil, Motoren- und Antriebsentwicklung, alternativen Treibstoffen und Aerodynamik von 20 % in den kommenden fünf bis zehn Jahren aus. Auch in puncto Langlebigkeit und Gewichtsoptimierung seien noch einige Prozentpunkte zu gewinnen. Leider seien Fahrerhäuser aus Kevlar oder Aluminium wegen der hohen Baukosten und der Reparaturunfreundlichkeit noch keine Alternative. **Kellerer** pflichtete ihm bei und setzte kurzfristig auf GPS-Tempomaten und andere Assistenzsysteme. **Thiede** betonte die Wichtigkeit der Gewichtsreduktion: „Unsere Auflieger sind in der Vergangenheit immer leichter geworden und werden auch in Zukunft immer leichter werden.“

Dr. Kösters verdeutlichte in seinem Schlusswort, dass man das Thema Effizienzsteigerung nicht überfordern soll. Effizienzsteigerungen als Haupt-Ausgleich für Sonderentwicklungen großen Ausmaßes einsetzen zu wollen wäre eine solche Überforderung. Effizienz lässt sich am Besten in kontinuierlichen Prozessen und Abläufen steigern. Dann hätte man auch nachhaltige Effekte und nicht nur „Strohfeuer“ bis zur nächsten Sonderentwicklung. „Die Transport- und Logistikdienstleister haben bereits durch hohe Flexibilität und Kundenorientierung, aber auch durch die Kosten-Optimierungen der vergangenen Jahre große Beiträge geleistet“, gab er den Entscheidern der Stahlwirtschaft mit auf den Weg.

Münster/Düsseldorf, 8. Mai 2014

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