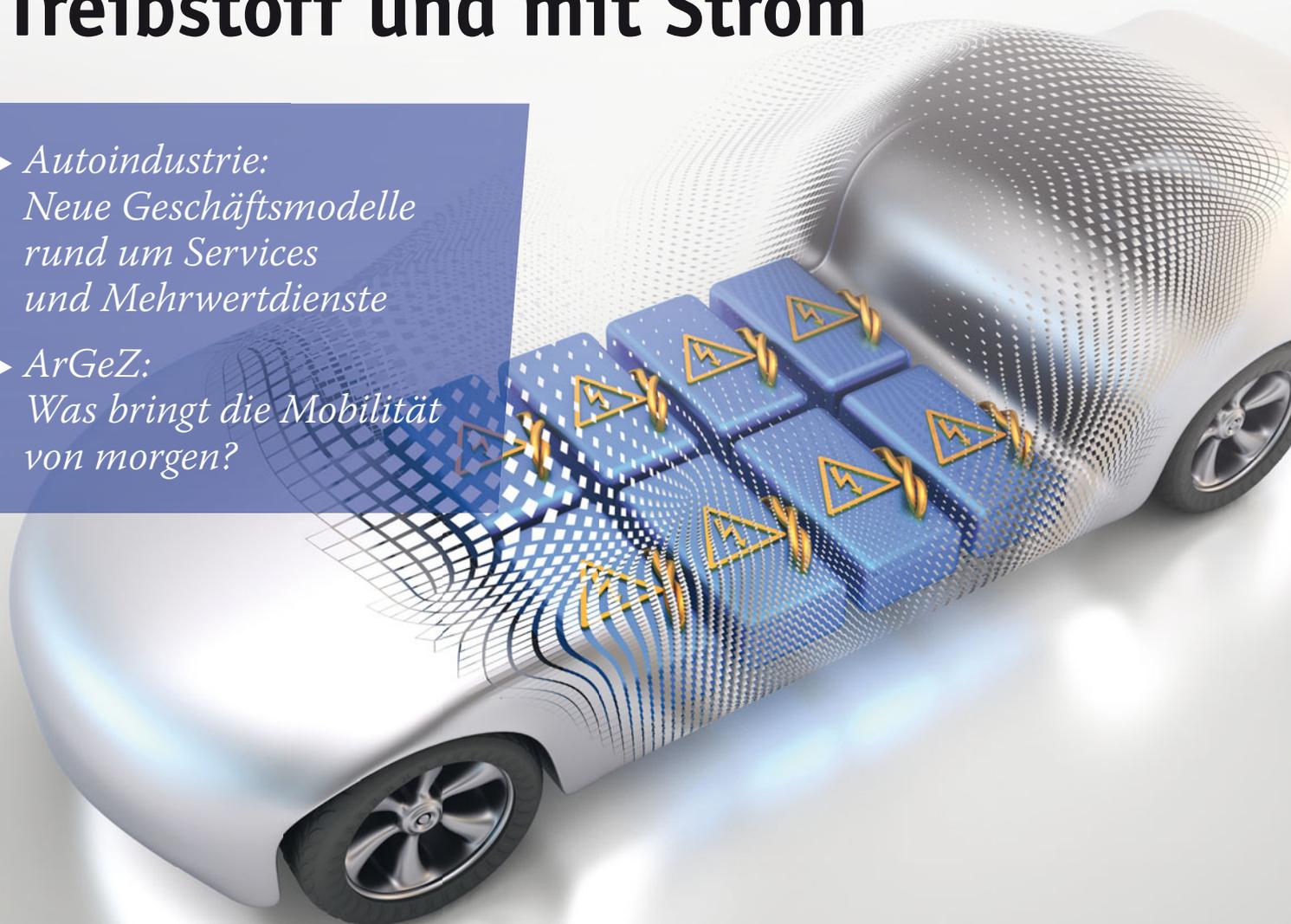
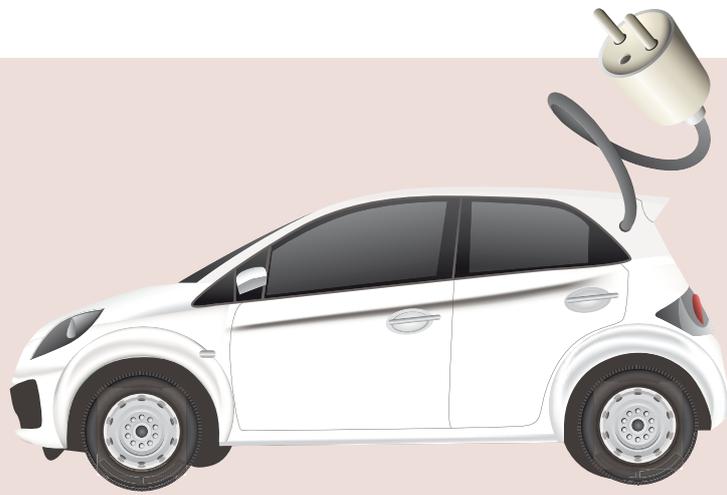


WSM Nachrichten ^{1/2017}

Mobile Zukunft: Das vernetzte Auto fährt mit Treibstoff und mit Strom

- ▶ *Autoindustrie:
Neue Geschäftsmodelle
rund um Services
und Mehrwertdienste*
- ▶ *ArGeZ:
Was bringt die Mobilität
von morgen?*





**Liebe Unternehmer, Verbandsmitarbeiter
und Freunde der Stahl und Metall
verarbeitenden Industrie,**

viele WSM-Unternehmen stehen inmitten der automobilen Wertschöpfungsketten in Deutschland, Europa und der Welt. Das Jahr 2016 ist dort konjunkturell stabil gelaufen, und 2017 beginnt vielversprechend.

Gleichwohl zeichnen sich am Horizont große Veränderungen ab, die beachtliche Herausforderungen mit sich bringen werden: Eine grundlegende Erneuerung der Branche wird sich aus dem neuen Verständnis von Mobilität ergeben. Für einige WSM-Industrien werden die alternativen Antriebe in den kommenden Jahren große Innovationsleistungen bedeuten, manche Geschäftsmodelle werden obsolet. Das größte Problem im Moment ist es, die Entwicklungen in technologischer und in zeitlicher Hinsicht richtig vorausszusehen. Viele Regierungen setzen bereits auf den Stromer, insbesondere um Großstädte zum Beispiel in China von Emissionen zu entlasten. Andere Antriebe wie beispielsweise die Brennstoffzelle haben indes auch Vorteile, gelten allerdings als teuer. Noch nicht ausgemacht ist, wie groß die Rolle des Hybridantriebs in Zukunft sein wird. Einige sehen die unterschiedlichen hybriden Antriebsformen viel stärker wachsen als den vollelektrischen Antrieb. Der Verbrennungsmotor jedenfalls wird nach Meinung zahlreicher Experten nicht verschwinden.

Sehr heterogen sind die Einschätzungen, mit welchem Tempo die Veränderungen kommen. Viele sagen, es sei falsch, vorschnell den Abgesang auf den Verbrenner anzustimmen. Branchenkenner gehen davon aus, dass Treibhausgasneutralität innerhalb von drei Automobilgenerationen unmöglich hergestellt werden könne. Hier fehlt es schlicht an der Infrastruktur für die Versorgung mit CO₂-neutralem Strom in den benötigten Mengen.

Einigkeit herrscht in der Branche darüber, dass die Politik keine unerfüllbaren Ziele setzen darf, sondern einen realistischen Zeitkorridor für die Transformationen setzen muss. Die Grundlagen für die Mobilität von morgen werden heute gelegt. Die Zulieferer sind jetzt aufgefordert, ihre Chancen zu identifizieren oder, wenn nötig, andere Absatzmärkte zu erschließen. Am 31. Januar fand in Berlin das Forum der Arbeitsgemeinschaft Zulieferindustrie zum 21. Mal statt. Das Thema Mobilität von morgen wurde dort sehr lebhaft von vielen Teilnehmern aus der mittelständischen Zulieferindustrie und dazu gebetenen Experten diskutiert.

Die Zulieferbranchen werden darüber hinaus und völlig unerwartet durch den Wahlausgang in den USA herausgefordert. Die irrationalen Ankündigungen der neuen amerikanischen Regierung haben die deutschen Autobauer und Zulieferer irritiert. Die USA wollen auf Protektionismus setzen. Dieser wird aber nicht nur die europäischen, sondern gerade auch die US-amerikanischen Automobilhersteller schädigen, die diesseits des Atlantiks teilweise noch größere Marktanteile halten als umgekehrt die hiesigen Automobilhersteller in den USA. Grenzen und Mauern schaden langfristig jeder Volkswirtschaft, selbst wenn sie ein erhebliches Außenhandelsdefizit aufweist. Letztlich sind es die Verbraucher und Bürger, die den Preis dafür zu zahlen haben, dass die Produkte weniger wettbewerbsfähig und teurer werden. Man kann nur hoffen, dass sich die Werte von Freiheit und Gleichheit ohne Diskriminierung am Ende doch durchsetzen. Und diese Hoffnung gilt nicht nur für die Industrie, sie gilt für alle.

Ich lade Sie hiermit herzlich ein, mehr zum Thema Mobilität von morgen in dieser ersten Ausgabe 2017 zu lesen.

Christian Vietmeyer
Christian Vietmeyer

Inhalt

WSM-Nachrichten 1/2017

■ AKTUELLES AUS WIRTSCHAFT & POLITIK

- 4 *Mobile Zukunft*
Die deutschen Autobauer bleiben im „Driver's Seat“
- 8 *WSM im Gespräch*
„Das vernetzte Fahren braucht einen Standard für die Schnittstellen“
- 10 *Faktencheck*
Automobilzulieferer sind gut aufgestellt
- 14 *Im Interview*
Drei Fragen an Professor Stefan Bratzel
- 16 *ArGeZ*
Was bringt die Mobilität von morgen?

■ AUS DER BRANCHE

- 21 *WSM-Konjunktur*
Starkes Schlussquartal – Produktion steigt 2016 um 2,1 Prozent
- 22 *Stahlmarkt*
Unsicherheiten gefährden fragile Erholung der Stahlkonjunktur in Deutschland
- 24 *CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz*
Transparenz hat ihren Preis

■ WSM-INTERN

- 28 *WSM-Umwelt- und Energietag*
Neue Anforderungen = neue Belastungen?
- 30 *Praxisseminar Stoffrecht*
REACH & Co. mit hoher Relevanz für die WSM-Branche
- 31 *Bundestagswahl 2017*
Online verfügbar: Die WSM-Kernforderungen für die 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestages

■ FÜR DIE BETRIEBSPRAXIS

- 32 *Recht*
- 33 *Steuern*
- 34 *Strom- und Gasrechnungen*
Geld zurück durch professionelle Rechnungsprüfung
- 36 *Business Continuity*
Damit es weitergeht – egal, was passiert
- 38 *Industrielle Versicherungen XVII*
Pay As You Drive – gut Fahren zahlt sich aus



04 Mobile Zukunft
Die deutschen Autobauer bleiben im „Driver's Seat“



21 WSM-Konjunktur
Starkes Schlussquartal – Produktion steigt 2016 um 2,1 Prozent



34 Strom- und Gasrechnungen
Geld zurück durch professionelle Rechnungsprüfung

Mobile Zukunft

Die deutschen Autobauer bleiben im „Driver's Seat“

Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) über die digitale Zukunft des Automobils

Die Digitalisierung prägt viele Branchen. Auch die gesamte Automobilindustrie befindet sich im Prozess der digitalen Transformation. Die Autos von morgen werden vernetzt sein, ebenso schreitet die Automatisierung voran. Parallel dazu entstehen neue Mobilitätskonzepte, vor allem in den urbanen Räumen. Unsere Unternehmen verstehen sich längst als Mobilitäts- und Serviceanbieter, mit umfassenden Angeboten für den Kunden. Dazu gehören Carsharing, intelligente Apps und vieles mehr.

Zudem entstehen neue Kooperationsmodelle. Die Allianz von Audi, BMW und Daimler beim Kauf des Karten-

dienstleisters Nokia Here – und jüngst mit dabei auch US-Chiphersteller Intel – ist ein gutes Beispiel. Die Partner wollen gemeinsam eine Plattform entwickeln, um künftig die für das autonome Fahren benötigten hochauflösenden Karten ohne Verzögerung zu aktualisieren.

Neue Partnerschaften wie diese sind gleichzeitig Ausdruck dafür, vor welchem Paradigmenwechsel die Automobilwirtschaft steht. Erstmals seit der Erfindung des Automobils verschiebt sich die Wertschöpfung weg vom Produkt hin zu Geschäftsmodellen rund um Services und Mehrwertdienste. Mit der starken Verknüpfung zur Consumer



Foto: Fotolia.de / Rio Patuca Images

Elektronik erhöht sich die Erwartungshaltung des Kunden hin zu kürzeren Modell- und Entwicklungszyklen. Kunden erwarten inzwischen in einem Neuwagen auch die neuesten Infotainment-Funktionen oder Assistenzsysteme.

Die deutschen Hersteller liegen im Wettbewerb weit vorn

Der globale Wettbewerb um die besten technischen Lösungen im Bereich Automatisierung und Digitalisierung ist dabei im vollen Gange. Die deutschen Hersteller sind hier weit vorn. Sie sind Patentweltmeister beim vernetzten und automatisierten Fahren: An allen seit 2010 weltweit erteilten Patenten auf diesem Feld hat die deutsche Automobilindustrie einen Anteil von 58 Prozent. Die deutschen Hersteller haben den Anspruch, im „Driver's Seat“ zu bleiben und sich nicht durch Technik-Player aus dem Silicon Valley auf die Rolle von bloßen Hardware-Lieferanten reduzieren zu lassen. Die digitale Technik verändert aber nicht nur die Branche selbst, sondern auch vor allem das Fahrzeug und das Fahrerlebnis für den Nutzer. Für den Fahrer bedeutet das vor allem ein bequemerer und entspannteres Fahren – und insbesondere ein noch sichereres. Ziel der Hersteller ist „Vision Zero“ – ein Verkehr ohne Unfälle.

Assistenzsysteme machen das Autofahren sicherer

Menschliches Fehlverhalten ist heute für mehr als 90 Prozent der Unfälle im Straßenverkehr mitverantwortlich. Deshalb setzen die heutigen Assistenzsysteme genau dort an, wo Unfälle entstehen können: beim Stop-and-Go, im Stau, bei monotonen Autobahnfahrten, beim Abstandhalten zum vorausfahrenden Fahrzeug, beim plötzlichen Abbremsen oder Einparken in unübersichtlichen Parkhäusern, beim Spurwechsel oder Abbiegen. Die Integration und der konsequente Ausbau dieser Assistenzsysteme bis hin zum hoch- und vollautomatisierten Fahren werden diese Unfallursachen erheblich zurückdrängen und damit die Verkehrssicherheit enorm steigern.

Die Digitalisierung im und um das Auto und die damit verbundene künftige intelligente Vernetzung von Fahrzeugen und ihrer Umwelt ermöglichen zudem die Entwicklung einer effizienten Steuerung des Verkehrsflusses: Fahrzeuge werden sich etwa über die Verkehrslage austauschen und sich gegenseitig vor Gefahren warnen.



Foto: Freepik.com / Peoplecreations

Das fahrerlose Auto ist noch Zukunftsmusik

Bis das erste Fahrzeug jedoch autonom, also fahrerlos, auf deutschen Straßen unterwegs ist, müssen wir uns noch etwas gedulden.

Entscheidend für die Entwicklung dorthin ist vor allem eine gesetzliche Klarstellung, dass das Einschalten einer automatisierten Fahrfunktion an sich keinen Fahrlässigkeitsvorwurf nach sich zieht. Daher begrüßen wir, dass Bundesverkehrsminister Dobrindt kürzlich einen entsprechenden Gesetzentwurf vorgelegt hat. Dieser ist ein erstes Ergebnis aus der im September 2015 vorgestellten „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren“, deren Ziel es ist, dass Deutschland Leitanbieter für automatisierte und vernetzte Fahrzeuge und Leitmarkt wird. Ebenfalls begrüßen wir, dass Minister Dobrindt eine Ethikkommission unter Vorsitz des früheren Verfassungsrichters Udo di Fabio einberufen hat, um ethische Fragen bei der Einführung automatisiert fahrender Fahrzeuge zu klären.

Das automatisierte Fahren wird zunächst auf der Autobahn Einzug halten, dort ist die Verkehrssituation nicht so komplex wie in der Innenstadt: Es gibt keinen Quer- oder Gegenverkehr, die Fahrzeuge bewegen sich in einer Fahrtrichtung und auf baulich getrennten Fahrspuren zum Gegenverkehr. Auch werden wir in naher Zukunft erste Beispiele für komplexe Verkehrssituationen, aber bei geringen Geschwindigkeiten, beispielsweise in Parkhäusern, sehen, in denen Autos dann selbständig parken können. Eins steht bei all dem aber fest: Auch bei automatisierten Fahrfunktionen wird in den kommenden Jahren weiterhin der Fahrer am Steuer sitzen und im Bedarfsfall das „Kommando“ übernehmen. Um künftig auch das

Foto: Pixabay.de / Jorodin

fahrerlose Fahren im Straßenverkehr zu ermöglichen, muss der rechtliche Rahmen daraufhin überprüft werden, zum Beispiel das international gültige „Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr“.

Die Digitalisierung des Autos und des Verkehrs und die damit verbundenen Möglichkeiten für Services und Dienste erfordern einen entsprechenden Schutz der persönlichen Daten der Fahrzeugnutzer. Die deutsche Automobilindustrie ist sich dessen bewusst. Der VDA hat bereits 2014 mit seinen Mitgliedern eine Datenschutzerklärung zu den Prinzipien Transparenz, Selbstbestimmung und Sicherheit von Daten im vernetzten Fahrzeug erarbeitet. In 2016 haben wir diese Thematik mit den Datenschutzaufsichtsbehörden in einer gemeinsamen Erklärung vertieft.

In diesen Erklärungen bekräftigen die VDA-Mitgliedsunternehmen, dass sie zum Schutz der im Fahrzeug erzeugten Daten geeignete technische und organisatorische Maßnahmen umsetzen. Die Automobilindustrie wird das vernetzte Fahrzeug entsprechend den datenschutzrechtlichen Anforderungen weiterentwickeln. Dazu entwickeln die Automobilunternehmen etwa technische Lösungen, die den Datenzugriff für bestimmte Personenkreise und Anwendungen erlauben und andere ausschließen – privacy by design.

Der E-Antrieb tritt neben den Verbrennungsmotor

Wie die digitale Transformation des Verkehrs in 20 Jahren aussehen wird, steht heute natürlich noch nicht fest. Fest steht aber, dass die deutsche Automobilin-

dustrie innovative Konzepte für urbane Mobilität entwickelt, um diese umweltschonender, sicherer und effizienter zu gestalten. Dazu kooperiert sie mit ausgewählten Städten und weitet ihre Car-Sharing-Angebote national und international aus.

Sicher ist auch, dass das digitale Auto von morgen neben einem effizienteren Verbrennungsmotor zunehmend mit einem E-Antrieb unterwegs sein wird. Bis zum Jahr 2020 werden die Hersteller ihr Modellangebot an Elektroautos mehr als verdreifachen – von derzeit 30 auf knapp 100 Modelle. Schon 2019 wird der Elektroantrieb, als Plug-in-Hybrid oder rein batterieelektrisch, in praktisch allen Baureihen vertreten sein. Batterien werden zudem preiswerter, Reichweiten erhöht und die Ladeinfrastruktur dank des jüngsten Förderprogrammes der Bundesregierung sowie einer Initiative der Hersteller zügig ausgebaut. So wollen BMW, Daimler Volkswagen und Ford in diesem Jahr damit beginnen, 400 Schnellladesäulen einer neuen Generation in Europa aufzustellen, mit denen die Batterie der Elektro-Fahrzeuge deutlich zügiger aufgeladen werden kann.

Der künftige Weg ist klar erkennbar: Informationsaustausch und Kommunikation werden für die vernetzte, automatisierte Mobilität eine herausragende Rolle spielen. Die technischen Innovationen, an denen die deutsche Automobilindustrie mit Nachdruck arbeitet, werden weitere Fortschritte für Fahrzeugsicherheit, Umweltfreundlichkeit und Komfort erzielen. Datensicherheit und Datenschutz werden bei dieser Entwicklung weiter nachhaltig und effektiv gestärkt werden.



Zur Person

Matthias Wissmann, Jahrgang 1949, studierte Rechtswissenschaften, Volkswirtschaft und Politik in Tübingen und Bonn. Er war 1993 Bundesminister für Forschung und Technologie und von 1993 bis 1998 Bundesminister für Verkehr. Von 1976 bis 2007 war er Abgeordneter im Deutschen Bundestag. Seit Juni 2007 ist Wissmann Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) und seit November 2007 Vizepräsident des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI). Seit Oktober 2016 ist Wissmann zudem Präsident des Weltautomobilverbandes OICA (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles; International Organization of Motor Vehicle Manufacturers).

Industrielle Versicherungen



VSM Versicherungsstelle Stahl- und Metallverarbeitung GmbH

Günter Hennig

Hohenzollernstraße 2
44135 Dortmund

Tel.: +49 (0) 231 5404430
Fax: +49 (0) 231 54047430
guenter.hennig@leue.de

Energieberatung



ECG Energie Consulting GmbH

Prof. Dr. Jürgen Joseph

Wilhelm-Leonhard-Straße 10
77694 Kehl-Goldscheuer

Tel.: +49 (0) 7854 98750
Fax: +49 (0) 7854 9875200
juergen.joseph@ecg-kehl.de

Unternehmensberatung



hahn,consultants gmbh

Holger Hahn

Memeler Straße 30
42781 Haan

Tel.: +49 (0) 2129 557333
Fax: +49 (0) 2129 557311
h.hahn@hahn-consultants.de

Wirtschaftsprüfung & Steuerberatung



Baker Tilly Roelfs

Frank Schröder

Cecilienallee 6-7,
40474 Düsseldorf

Tel.: +49 (0) 211 6901-1200
Fax: +49 (0) 211 6901-1216
frank.schroeder@bakertilly.de

Dienstleistung



**Lloyd's Register
Deutschland GmbH
Zertifizierung, Projekte und
Praxistrainings von
Managementsystemen**

Carl Ebelshäuser

Adolf-Grimme-Allee 3
50829 Köln

Tel.: +49 (0) 221 9675 7705
carl.ebelshaeuser@lrqa.com

Finanzierung



**Deutsche Bank AG
Verbände und Institutionen**

Dr. Alexander Winkler

Große Gallusstraße 10 –13
60311 Frankfurt

Tel.: +49 (0) 69 91039018
Fax: +49 (0) 69 91041581
alexander.winkler@db.com

WSM im Gespräch

„Das vernetzte Fahren braucht einen Standard für die Schnittstellen“

Der Telematik-Experte Professor Dr.-Ing. Heinz-Leo Dudek leitet den Studiengang Wirtschaftsingenieurwesen an der Dualen Hochschule Ravensburg

Am Ende der Digitalisierung steht das vollautomatisierte und autonome Fahren. Wie müssen die beiden schnell wachsenden Märkte Telematik und Logistik zukünftig zusammenarbeiten?

Prof. Dudek: Autonome Fahrzeuge müssen neben einer Vielzahl von Sensoren zur Erfassung der Umwelt auch über eine breitbandige Kommunikation zu anderen Fahrzeugen („Car-to-Car“) und zur Verkehrsinfrastruktur („Car-to-X“) verfügen. Für Flottenbetreiber aus der Logistik, die ihre Fahrzeuge mittels Flotten telematik überwachen und steuern, ist die Datenkommunikation zwischen Fahrzeug und Flottenzentrale ein alter Hut. Doch das war ja bisher zu eigenen Zwecken. Künftig sollen die Fahrzeuge aber Informationen an andere Verkehrsteilnehmer und an Verkehrsleitzentralen senden. Im Gegenzug erhalten sie dann auch von dort wieder Informationen über Staus, Wettergeschehen und so weiter. Das wird hinsichtlich der Akzeptanz dieses Datenaustauschs noch eine interessante Angelegenheit.

Schon heute kommunizieren die Fahrzeuge mit ihren Transportunternehmen. Allerdings ergeben sich aus den unterschiedlichen Systemen oftmals Verständigungsschwierigkeiten mit dem Disponenten. Ein Integrationsportal soll Abhilfe schaffen. Wie leistungsfähig sind diese Portale?

Prof. Dudek: Die heute angebotenen Integrationsportale sollen aus verschiedenen Telematikquellen, wenn nämlich die zu steuernden Fahrzeuge mit unterschiedlichen Telematiksystemen ausgerüstet sind, für den Disponenten eine einheitliche Darstellung auf einer Anzeigefläche realisieren. Das funktioniert bei typischen Grundfunktionen, wie etwa der Darstellung der aktuellen Fahrzeugpositionen, schon recht gut. Bei komplexeren Funktionen, zum Beispiel der Statusdarstellung von Transportaufträgen, tun sich Integrationsportale deutlich schwerer. Dabei sind nämlich umfangreiche und von der Transportaufgabe abhängige „Workflows“ in den Telematiksystemen zu berücksichtigen. Diese In-



Foto: Fotolia.de / alphaspjrit

formationen zu harmonisieren ist eine schwierige Aufgabe, die die Integrationsportale noch nicht vollumfänglich gelöst haben.

Gibt es keine technischen Möglichkeiten, die quasi wie ein digitaler Übersetzer bereits von den Entwicklern in die Systeme integriert werden, damit alle zusammen kommunizieren können?

Prof. Dudek: Ja, die gibt es durchaus. Auf Kundendruck werden derartige Schnittstellen zwischen parallel betriebenen Telematiksystemen auch immer mal wieder realisiert. Auf diesen Zusatzaufwand könnte man aber verzichten, wenn sich die Branche auf logische und inhaltliche Schnittstellenstandards einigen würde. Dann könnte jedes Telematikportal mit jedem Endgerät Daten austauschen. Die Mobilfunk-Welt hat es vorgemacht. Hätten sich die Mobilfunkbetreiber und Gerätehersteller nicht vor Jahrzehnten auf den GSM-Standard geeinigt, wäre der Mobilfunkmarkt nicht so imposant gewachsen.

Die künstliche Intelligenz der Fahrzeuge erlaubt heute schon und erst Recht in der Zukunft eine schnelle Einsammlung von Daten. Die Logistikbranche sollte der Digitalisierung demnach aufgeschlossen gegenüberstehen. In der Realität steht bei Logistikern die Digitalisierung jedoch ganz unten auf der Agenda. Verpassen viele Unternehmer den Einstieg in die Verkehrstelematik?

Prof. Dudek: Die Digitalisierung im Sinne der Flotten-telematik, das heißt zur Überwachung und Steuerung der eigenen Fahrzeuge, geht recht zügig voran. Aber da liegen die wirtschaftlichen Vorteile für das Transportunternehmen auch auf der Hand. Beim Sammeln und „Teilen“ von Informationen der Verkehrstelematik, also etwa Verkehrsdichte, Unfälle, Straßenzustand oder Wettergeschehen, ist das schon wieder anders. Jeder hätte zwar gerne diese Informationen, aber dafür im Gegenzug im eigenen Fahrzeug auf eigene Kosten entsprechende Sensorik oder Software einzurüsten, ist dann doch eine andere Sache. Hier sind die Transportunternehmen oft noch nicht bereit zu investieren. Aber man muss natürlich auch sagen, dass die Geschäftsmodelle für die künftigen „Car-to-Car“ und „Car-to-X Funktionen“ noch nicht im Detail festgelegt sind. Ich vermute aber trotzdem mal, dass die Nutzfahrzeugbetreiber künftig nicht an der Speerspitze der Innovation stehen werden. Die Branche ist doch sehr konservativ.

Können Sie uns ein Beispiel für die „Datensammel-leidenschaft“ von Fahrzeugen geben und erklären, welche Vorteile der Unternehmer daraus ziehen kann?

Prof. Dudek: Ein auf der Hand liegendes Beispiel ist die heute schon vielfach über Telematiksysteme realisierte Fahrerbewertung. Das Telematikgerät im Fahrzeug sammelt Daten über Streckenverlauf, Beladung, Kraftstoffverbrauch sowie Schalt- und Bremsvorgänge des Fahrers und generiert daraus eine Bewertung des Fahrerhaltens. Das nutzen die Fahrzeugbetreiber dann zum Beispiel für Prämiensysteme oder um Nachschulungsbedarf bei einzelnen Fahrern zu identifizieren. Unternehmen, die dieses Werkzeug einsetzen, berichten von signifikanten Einsparungen bei den Fahrzeugbetriebskosten, da die Fahrer so natürlich zu kraftstoffoptimalem und verschleißreduzierendem Fahren motiviert werden.

Wir danken Ihnen für das Gespräch.

*Siehe auch Industrielle Versicherungen XVII:
Pay as you drive – gut Fahren zahlt sich aus, S. 36.*



Zur Person

Professor Dr. Heinz-Leo Dudek ist Studiengangsleiter für das Wirtschaftsingenieurwesen an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg (DHBW) Ravensburg am Campus Friedrichshafen. Im Bereich der Forschung beschäftigt er sich mit dem Einsatz von IT-Systemen in Transport und Logistik. Zuvor (1998) hatte er die Euro Telematik GmbH, später einer der führenden Anbieter von logistischen Telematiksystemen im deutschsprachigen Markt, gegründet und geleitet.

Faktencheck

Automobilzulieferer sind gut aufgestellt

Die IKB Deutsche Industriebank AG hat die Jahresabschlüsse mittelständischer Automobilzulieferer unter die Lupe genommen. Das Ergebnis in aller Kürze: Stabil – aber unter Druck

In die traditionelle jährliche IKB-Auswertung von Abschlüssen mittelständischer Automobilzulieferer sind im Dezember 2016 die Daten von mehr als 60 Unternehmen mit einem Gesamtumsatz von fast 80 Milliarden Euro einbezogen worden. Die Jahresumsätze der einzelnen Firmen liegen zwischen 50 Millionen und mehreren Milliarden Euro. Für etwas mehr als die Hälfte der Firmen stehen auch Zwischenergebnisse für das erste Halbjahr 2016 zur Verfügung. Auf dieser Basis lassen sich einige Aussagen über die Entwicklungen im Gesamtjahr 2016 treffen.

konkreten Umsetzung der neuen US-Wirtschaftspolitik abhängt. Auch die Schwellenländer kommen nur langsam in Gang. China kann zwar kurzfristig überzeugen, aber strukturelle Risiken für langfristige Entwicklungen existieren weiterhin. Auf der Produktionsseite besteht vor allem Unsicherheit über die Ausgestaltung existierender und neuer Handelsabkommen der USA – insbesondere mit Mexiko. Auch wenn viele Auslandsmärkte mittelfristig unverändert große Chancen als Absatzmarkt und Produktionsstandort

Kennziffern der Zulieferer im Überblick

Quelle: IKB-Auswertung der Jahresabschlüsse mittelständischer Automobilzulieferer

Position	Zulieferer insgesamt			Zulieferer mit einer Gesamtleistung								
	2013	2014	2015	< 250 Mio. €			250 bis 1.000 Mio. €			über 1.000 Mio. €		
Anteile in % der Gesamtleistung												
Position	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Materialeinsatz	57,3	57,1	56,3	53,8	53,3	52,2	56,3	56,2	55,5	64,2	64,3	64,0
Personalaufwand	25,4	25,1	25,5	26,6	26,4	27,0	25,6	25,4	25,7	21,9	21,3	21,2
Normal-Afa	3,7	3,5	3,6	3,9	3,6	3,5	3,6	3,4	3,6	3,5	3,5	3,5
Zinsaufwand	1,1	1,0	0,9	1,3	1,1	1,0	0,9	0,9	0,8	1,0	1,0	1,0
Rohertrag	42,7	42,9	43,7	46,2	46,7	47,8	43,7	43,8	44,5	35,8	35,7	36,0
ERBITDA	9,0	9,5	9,8	9,4	10,2	10,7	8,4	8,8	8,9	9,1	9,5	10,0
Ergebnis vor Steuern (EBT)	4,3	5,1	5,6	4,1	5,4	6,0	4,4	5,0	5,2	4,5	5,0	5,6
Gesamtkapitalrendite ¹⁾	9,3	10,5	11,0	9,5	11,3	12,0	9,3	10,2	10,4	9,1	9,7	10,3
Investitionsquote ²⁾	5,4	5,7	5,6	4,6	4,2	5,1	5,6	6,8	6,0	6,2	6,0	6,0
Eigenmittelquote ³⁾	36,5	37,6	38,8	38,2	41,0	43,8	37,6	37,5	37,5	32,0	32,2	32,6

1) Betriebs- und Finanzergebnis + Zinsaufwand in Relation zur durchschnittlichen Bilanzsumme

2) Zugänge zum Sach- und immateriellen Anlagevermögen in Relation zur Gesamtleistung

3) Eigenmittel bereinigt (einschl. Gesellschaftsdarlehen) + 50% SoPo in Relation zur Bilanzsumme

► **Wichtige Absatzmärkte schwer prognostizierbar:** Das Makro-Umfeld birgt ein erhöhtes Risiko für die Zulieferindustrie. Auf der Nachfrageseite besteht erhöhte Unsicherheit über die kurz- bis mittelfristige Entwicklung des britischen Marktes, während die Entwicklung des amerikanischen Absatzmarktes von der

bieten, erschwert aktuell eine erhöhte konjunkturelle und strukturelle Unsicherheit vieler Volkswirtschaften deren Erschließung.

► **Moderates Umsatzwachstum:** Nach Jahren zunehmenden Umsatzwachstums zeigt sich seit 2015 ein Wachstumsrückgang bei den Zulieferern. Von anhal-



tend sinkenden Wachstumsraten ist jedoch über den Prognosehorizont 2017/18 nicht auszugehen, vor allem, wenn sich globale Absatzmärkte wie China oder die NAFTA-Region gemäß den Erwartungen entwickeln. Dennoch zeichnet sich für das nächste Jahr ein Wachstum ab, das im Vergleich zu den Vorjahren auf relativ niedrigem Niveau bleibt.

- ▶ *Ertragskennziffern stabil, aber zunehmend unter Druck:* In 2015 konnten die Zulieferer erneut ihre Ertragsmargen steigern. Und auch wenn die Anzahl der Unternehmen mit steigenden Margen in 2016 erneut zurückgegangen ist, sollte dennoch ein bedeutender Anteil der Zulieferer in diesem Jahr ebenfalls eine Renditeverbesserung verbuchen. Insgesamt scheinen sich die Ertragsmargen nach Jahren des robusten Anstiegs auf relativ hohem Niveau zu stabilisieren. Angesichts des Risikos einer nachlassenden Dynamik wichtiger Märkte und des anhaltenden, sich wieder verschärfenden Kostendrucks bleibt es fraglich, ob dieses Niveau auch in 2017/18 gehalten werden kann.
- ▶ *Finanzkraft und Gesamtkapitalrendite weiter gestärkt:* Die Eigenmittelausstattung hat sich erneut verbessert auf durchschnittlich über 38 Prozent der Bilanzsumme. Die Gesamtkapitalrendite konnte ebenfalls in 2015 gesteigert werden und den zweistelligen Wert von 2014 sogar leicht übertreffen.

Die Wirtschaft der Vereinigten Staaten von Amerika – Konsumenten und Unternehmen – ist seit Trumps Wahlerfolg im Stimmungshoch. Anders dagegen die US-Handelspartner: Hier überwiegt die Skepsis über die Sinnhaftigkeit einer Handelspolitik, die auf Protektionismus basiert.

Die Erwartung, dadurch zusätzliche Arbeitsplätze in den USA schaffen zu können, wird von den wenigsten Experten geteilt. Denn historisch betrachtet gibt es eine Vielzahl von Ländern, die bereits versucht haben, Industrien aus- oder aufzubauen und durch Protektionismus zu schützen; die Liste der entsprechenden Misserfolge ist lang. Wirtschaftswachstum wird nicht dadurch erreicht, dass ineffiziente Industrien geschützt und subventioniert werden, sondern dadurch, dass global wettbewerbsfähige Branchen gefördert werden.

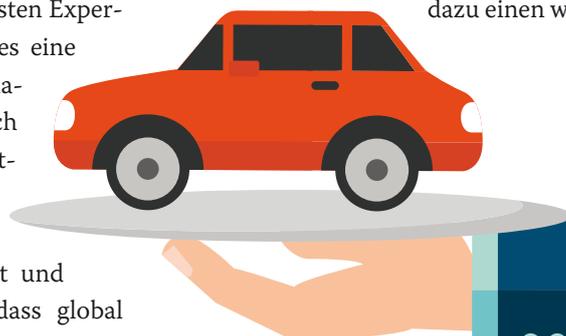
Die amerikanische Automobilindustrie als Beispiel dafür aufzuführen, dass freier Handel Arbeitsplätze in den USA zerstört, ist so neu nicht. Dies war Anfang der 80er Jahre der Fall, als japanische Autohersteller die USA als Absatzmarkt entdeckten. Und ähnlich wird auch aktuell wieder argumentiert, wobei dieses Mal der Produktionsstandort Mexiko ins Visier gerät.

Doch ist die US-Automobilindustrie wirklich so ineffizient, dass sie Zollmauern benötigt, um zu überleben? Wenn dies so wäre, so würde die von Trump angekündigte Politik die Situation dieser Industrie nicht verbessern. Denn die Kostenstrukturen der Automobilproduzenten würden sich allein durch eine höhere US-Produktion nicht ändern. Tatsächlich ist der Standort der Fertigstellung nur ein Teilaspekt der Fahrzeugkosten, da ein großer Teil der Wertschöpfung durch weltweit agierende Zulieferer erfolgt. Deshalb ist der Standort, an dem ein fertiges Auto vom Band läuft, nicht allein entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie.

Die großen Kfz-Hersteller werden heutzutage zunehmend von weltweit agierenden Zulieferern versorgt. Diese globale Vernetzung von Produktionsprozessen und Zulieferern hat die Wettbewerbsfähigkeit der ehemals nicht konkurrenzfähigen amerikanischen Autoindustrie deutlich verbessert.

Dabei spielt Mexiko als verlängerte Werkbank sicherlich eine entscheidende Rolle. Lag der Exportanteil der amerikanischen Autoproduktion in den 90er Jahren noch bei rund 10%, so ist er bis vor der Finanzkrise auf 20% gestiegen und hat 2016 ein Niveau von etwa 35% erreicht. Jedes dritte Fahrzeug, das in den USA produziert wird, ist für den Export bestimmt. Dies mag nicht für einzelne amerikanische Automobilmarken gelten. Es zeigt jedoch, dass der Produktionsstandort USA einen deutlichen Wandel vollzieht und sich mehr und mehr global behaupten kann.

Gerade deutsche Hersteller leisten dazu einen wichtigen Beitrag.

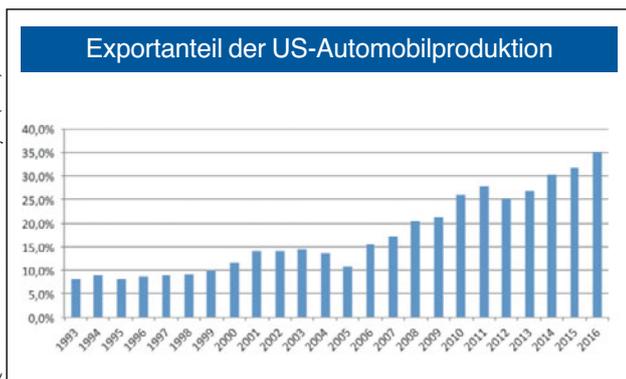




Laut VDA wurden in den USA im Jahr 2016 850.000 Fahrzeuge von deutschen Herstellern produziert, 2010 waren es weniger als 300.000 Einheiten. Von den 2016 produzierten Fahrzeugen wurden 41% am lokalen Markt abgesetzt, die übrigen gingen ins Ausland (434.000 Fahrzeuge). Die USA behaupten sich im Umfeld globaler Produzenten und Zulieferer mehr und mehr als attraktiver und global wettbewerbsfähiger Standort – auch oder vor allem für deutsche Hersteller.

Seit 2014 produzieren deutsche Hersteller deutlich mehr Autos in den USA, als sie dorthin exportieren. Wurden in 2014 noch rund 600.000 Einheiten aus Deutschland in die Vereinigten Staaten ausgeführt, so waren es 2016 nur noch etwa 550.000 Fahrzeuge. Mit rund 500.000 Einheiten exportieren deutsche Hersteller zwar immer noch weniger Autos aus den USA als sie aus Deutschland in die USA importieren, doch der Unterschied fällt immer weniger ins Gewicht – da deutsche Hersteller auch immer mehr Einheiten in den USA fertigen, die nicht nach Deutschland exportiert werden.

Quelle: Bureau of Economic Analysis (BEA)



Die Zahlen zeigen eindrucksvoll, dass sich die amerikanische Autoindustrie und insbesondere die deutschen Produzenten in den USA während der letzten Jahre strukturell angepasst haben. Die USA sind integraler Bestandteil der globalen Vernetzung von Produktions- und Verkaufsketten der Automobilindustrie geworden, die nachhaltige Arbeitsplätze in den USA schafft. Dies ist sicherlich auch auf attraktive amerikanische Steuervergünstigungen zurückzuführen. Doch anders als Zölle und Regulierungen können sinnvoll eingesetzte Steuervergünstigungen die Wettbewerbsfähigkeit fördern, wofür die USA ein eindrucksvolles Beispiel darstellt.

Die Branchenanalyse „Automobilzulieferer: Stabile Ertragskennziffern und Finanzkraft schützen vor Risiken in wichtigen Märkten“ ist auf der Website der IKB abrufbar unter www.ikb.de/research/barometer



Ansprechpartner
Dr. Klaus Bauknecht
IKB Deutsche Industriebank AG
 Wilhelm-Bötckes-Str. 1
 40474 Düsseldorf
 Tel. 0211/8221-4118
klausdieter.bauknecht@ikb.de
www.ikb.de

WSM-Mitgliedsverbände

- ◆ **Fachverband Industrie verschiedener Eisen- und Stahlwaren e.V. – IVEST**
An der Pönt 48, 40885 Ratingen, Tel.: +49 (0) 2102 186200, www.invest.de
- ◆ **Eisendraht- und Stahldraht-Vereinigung e.V. – ESV**
Kaiserswerther Str. 137, 40474 Düsseldorf, +49 (0) 211 4564237, www.drahtverband.org
- ◆ **Verband der Deutschen Federnindustrie e.V. – VDFI**
Goldene Pforte 1, 58093 Hagen, Tel.: +49 (0) 2231 958851, www.vdfi.wsm-net.de
- ◆ **Industrieverband Garten e.V. – IVG**
Wiesenstraße 21a, 40549 Düsseldorf, Tel: +49 (0) 211 90999800, www.ivg.org
- ◆ **Industrieverband Härtetechnik e.V. – IHT**
Goldene Pforte 1, 58093 Hagen, Tel.: +49 (0) 2331 958825, www.haertetechnik.org
- ◆ **Fachvereinigung Kaltwalzwerke e.V. – FVK**
Kaiserswerther Str. 137, 40474 Düsseldorf, Tel.: +49 (0) 211 4564120, www.fv-kaltwalzwerke.de
- ◆ **Industrieverband Massivumformung e.V. – IMU**
Goldene Pforte 1, 58093 Hagen, Tel.: +49 (0) 2331 958813, www.massivumformung.de
- ◆ **Fachverband Metallwaren- und verwandte Industrien e.V. – FMI**
Leostr. 22, 40545 Düsseldorf, +49 (0) 211 5773910, www.fmi.de
- ◆ **Fachverband Pulvermetallurgie e.V. – FPM**
Goldene Pforte 1, 58093 Hagen, Tel.: +49 (0) 2331 958817, www.pulvermetallurgie.com
- ◆ **Deutscher Schraubenverband e.V. – DS**
Goldene Pforte 1, 58093 Hagen, Tel.: +49 (0) 2331 958849, www.schraubenverband.de
- ◆ **Schweißelektroden-Vereinigung e.V. – SEV**
Kaiserswerther Str. 137, 40474 Düsseldorf, +49 (0) 211 4564251, www.schweisselektroden.de
- ◆ **Stabziehereien-Vereinigung e.V. – STV**
Kaiserswerther Str. 137, 40474 Düsseldorf, Tel.: +49 (0) 211 4564251, www.blankstahl.org
- ◆ **Industrieverband Bau- und Bedachungsbedarf – IV B+B**
Lechfeldstraße 67, 86899 Landsberg am Lech, Tel: +49 (0) 8191 4286719, info@ivbb-net.de
- ◆ **Herstellerverband Haus & Garten e.V.**
Deutz-Mülheimer Str. 30, 50679 Köln, Tel.: +49 (0) 221 2798010, www.herstellerverband.de
- ◆ **Industrieverband Blechumformung e.V. – IBU**
Goldene Pforte 1, 58093 Hagen, Tel.: +49 (0) 2331 958831, www.industrieverband-blechumformung.de

Im Interview

Drei Fragen an Professor Stefan Bratzel

Professor Dr. Stefan Bratzel lehrt an der Fachhochschule der Wirtschaft in Bergisch-Gladbach

Herr Professor Bratzel, die Autohersteller kündigen an, dass mittelfristig jedes fünfte bis sechste auf die Straße gebrachte Auto elektrisch fährt. Langfristig sollen es noch viel mehr sein. Sind diese Größenordnungen realistisch? Was muss passieren, damit die Infrastruktur dazu passt?

Bratzel: Realität und Zukunftserwartungen im Bereich Elektromobilität divergieren derzeit noch stark. Die aktuellen Absatztrends von Elektrofahrzeugen (BEV, PHEV) in den globalen Märkten zeigen mit wenigen Ausnahmen derzeit noch ein geringes Interesse an der E-Mobilität.

Die Elektromobilität wird aktuell maßgeblich vom chinesischen Markt getrieben, wo im Jahr 2016 rund 507.000 E-Autos (New Energy Vehicles, NEV) abgesetzt wurden. Die E-Fahrzeugverkäufe steigerten sich um 53 Prozent, und der Marktanteil wuchs immerhin von 1,3 auf 1,8% an den Neuzulassungen.

Dagegen ist in anderen Ländern, wie etwa in Deutschland, die bisherige E-Auto Bilanz sehr ernüchternd: Im vergangenen Jahr wurde bei uns trotz Förderprämie nur ein mageres Plus von 7% auf 25.154 Elektrofahrzeugen



Foto: Pixabay.de / stux

Noch wird eher Treibstoff als Strom getankt

Die bisherige
E-Auto-Bilanz ist
sehr ernüchternd

erzielt. Dabei legten nur die Plug-in Hybride auf 13.744 Fahrzeuge zu, während mit 11.410 Neuzulassungen die reinen Elektrofahrzeuge (BEV) sogar einen rückläufigen Trend aufwiesen.

Obwohl viele Autofahrer täglich gar nicht so weit fahren, ist das Elektromobil beim Käufer unbeliebt. Wie wird sich das ändern?

Bratzel: Das Argument, dass die tägliche Fahrstrecke der Autofahrer in Deutschland doch im Durchschnitt nur rund 50 Kilometer beträgt und daher auch geringe Reichweiten kein Problem seien, führt in die Irre. Aus Käufersicht ist nicht die durchschnittliche Fahrstrecke am Tag entscheidend, sondern eben auch die selteneren Fahrten zu Freunden, zur Oma oder in den Urlaub.

Ich glaube, dass die E-Mobilität nicht an einem Nachfrageproblem leidet, sondern an einem Angebots- beziehungsweise Technologieproblem. Damit die E-Mobilität in Gang kommt, muss das Problemcluster Reichweite, Infrastruktur und Preis gelöst werden. In erster Linie sind die Hersteller gefordert, die Wettbewerbsfähigkeit von Elektroautos im Vergleich zu konventionellen benzin- und dieselbetriebenen Fahrzeugen darzustellen, so dass bei Kunden Begehrlichkeit ausgelöst wird. Hierzu müssen Innovationen zur Erhöhung der Reichweite auf mindestens 300 bis 500 Kilometer zur Reduzierung der (Batterie-)Kosten und damit des Endkundenpreises umgesetzt werden. Außerdem wird sich die Elektromobilität nicht durchsetzen, solange keine ausreichend dichte (Schnell)Ladeinfrastruktur existiert. Bei diesen Aspekten sind jetzt aber deutliche Fortschritte zu erkennen. Das wird zwar nicht so schnell gehen. Aber aufgrund technologischer Innovationen und veränderter politischer Rahmenbedingungen rechne ich ab den 2020er Jahren mit einem weltweit rasanten Wachstum der E-Mobilität.

Das Elektromobil enthält nicht mehr so viel Wertschöpfung. Arbeitsplätze insbesondere bei Zulieferern könnten verloren gehen. Das wird für manche keine nur schöne neue Welt. Oder?

Bratzel: Bekanntermaßen fallen beim reinen Elektro-



auto wichtige wertschöpfende Komponenten wie der komplexe Verbrennungsmotor, Getriebe und Abgasanlage und anderes weg. Der Großteil der neuen Wertschöpfung entfällt dann auf die Batteriezellen, die im Übrigen derzeit fast ausschließlich aus Asien kommen. Die betroffenen Zulieferer müssen jetzt Strategien entwickeln, um auf die langfristig sinkenden Umsätze in diesen Feldern reagieren zu können. Noch ist dafür Zeit. Und für innovative Unternehmen werden sich auch in Zukunft neue Geschäftsmöglichkeiten eröffnen. Mobilität bleibt ein Wachstumsfeld.

Wir danken Ihnen für das Gespräch.



Foto: Center of Automotive Management

Zur Person

Professor Dr. Stefan Bratzel, Jahrgang 1967, ist Politikwissenschaftler und Dozent an der Fachhochschule der Wirtschaft (FHDW) in Bergisch-Gladbach. Er ist Gründer und Direktor des dort angesiedelten Center of Automotive Management (CAM), ein unabhängiges, wissenschaftliches Institut für empirische Automobil- und Mobilitätsforschung sowie für strategische Beratung.

Foto (Hintergrund): Pixabay.de / MikeBird

ArGeZ

Was bringt die Mobilität von morgen?

Auf dem ArGeZ-Forum in Berlin tauschten sich Unternehmen und Verbandsvertreter über die automobilen Zukunft aus. Was kommt, was geht, was bleibt?



Von oben nach unten und von links nach rechts: Dr. Matthias Seiler, Heitkamp & Thumann KG; Christian Vietmeyer, WSM; Marius Rosenberg, TIGGES Rechtsanwälte; Rebecca Eisert, Automobilwoche; Dr. Martin Glatzer, Volkswagen AG; Dr. Pascal Wagner, Hydro Aluminium Rolled Products GmbH; Werner Loscheider, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie; Dr. Michael Niese, Wirtschaftsvereinigung Metalle.

Am 31. Januar 2017 fand das Forum der Arbeitsgemeinschaft Zulieferindustrie (ArGeZ) in Berlin statt. Viele Unternehmer und Verbandsvertreter aus den Zulieferindustrien diskutierten mit hochrangigen Experten die großen technologischen Herausforderungen, die auf die Unternehmen der automobilen Wertschöpfungsketten zukommen werden. Dabei ging es um Fragen der alternativen Antriebe, insbesondere um die Elektromobilität, um die Digitalisierung beim Fahren und rund um das Produktdesign und die Produktregulierung. Die Veranstaltung stand ganz unter der Überschrift „Mobilität von morgen“. Der Blick richtete sich in die Zukunft, und das Forum widmete sich den grundlegenden Veränderungen, die auf den wichtigen Abnehmermarkt – die Automobilindustrie – zukommt.

Zulieferer brauchen Orientierung

Dieser Tage hört und liest man viel über neue Antriebsformen, digitales oder autonomes Fahren und andere neue Technologien. Die Gesetzgeber in Berlin und Brüssel und viele Staaten haben schon längst begonnen, Regeln zur Reduktion von Treibhausgasen und anderen Umweltstandards zu setzen. Dies wird unser aller Leben verändern. Aber nicht nur der Regulator treibt die Entwicklung, auch der Autokäufer beginnt, neuste Technologien aus diesen Bereichen nachzufragen. Ehrgeiziges Ziel des Forums war es, den vielen Zulieferbetrieben dabei etwas Orientierung zu bieten. Denn die Zeit ist ge-



Foto: Freepik.com / klpargeter



Moderiert von Rebecca Eisert diskutieren Dr. Pascal Wagner (links) und Werner Loscheider (rechts) über Produktdesign und Regulierung.

kommen, die bestehenden Geschäftsmodelle mit Blick auf die Mobilität von morgen kritisch abzuklopfen und auf den Prüfstand zu stellen. Die Zulieferer müssen die technischen Entwicklungen antizipieren und Innovationen weder zu früh noch zu spät anbieten.

Der erste Teil der Veranstaltung beschäftigte sich eingehend mit der Elektromobilität. Dr. Matthias Seiler vom WSM-Mitgliedsunternehmen Heitkamp & Thumann machte den Auftakt und verwies auf den steigenden Wettbewerbsdruck auf die Zulieferer. Er empfahl jedem Unternehmen, ein proaktives Innovationsmanagement zu etablieren. Schließlich erwarten rund 80 Prozent der Führungskräfte disruptive Veränderungen bei entscheidenden Technologien.

Ihm folgte Dr. Martin Glatzer von der Volkswagen AG. Ein Schwerpunkt des Automobilriesens wird die Elektromobilität sein, der Standort Kassel wird Leitwerk werden. Die Reichweiten der VW-Stromer werden sich nach seiner Einschätzung schon in den kommenden drei Jahren deutlich verbessern auf bis zu 600 Kilometer. In Zukunft werde es allerdings auch weiterhin Verbrennungsmotoren in bedeutender Stückzahl geben. Das politische Ziel von 95g/km CO₂-Emission werde dabei erreicht werden.



Dr. Matthias Seiler schildert den Wettbewerbsdruck, unter dem die Zulieferer stehen.

Der zweite Teil der Veranstaltung widmete sich den Rechtsfragen der Digitalisierung. Rechtsanwalt Marius Rosenberg von der Kanzlei Tigges Rechtsanwälte hat hier spannende Fragen im Hinblick auf das Agieren von Maschinen, die Haftungen und den Datenschutz aufgeworfen und beantwortet. Mit dem bestehenden Recht, das teilweise über 100 Jahre alt ist, könne man auch heute vieles lösen. Wenn aber Maschinen autonom Lieferungen bestellen, Autos steuern und Daten in riesigem Ausmaß sammeln, müsse sich das Recht anpassen.

Rasante Entwicklung im Leichtbau

Nach der Kaffeepause standen die wichtigen Themen Produktregulierung und Produktdesign auf der Agenda. Werner Loscheider vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie gab interessante Einblicke, wie die Wirtschaftsverwaltung die jüngsten technologischen Entwicklungen sieht und begleitet, insbesondere bei den Zukunftsthemen Leichtbau und Ressourceneffizienz. Dr. Pascal Wagner von der Hydro Aluminium Rolled Products GmbH betonte die Wichtigkeit innovativer Werkstoffe als notwendige Voraussetzung für die Mobilität von morgen. Aktuell zeige sich besonders im Leichtbau eine rasante Entwicklung. Die deutsche Industrie habe eine hohe Werkstoffkompetenz, aber für die notwendigerweise energie- und ressourcenintensiven Prozesse leider nicht die besten Standortbedingungen. Die gesamten Wertschöpfungsketten seien aber gefährdet, wenn die Aluminiumproduktion den Standort Deutschland wegen einer falschen politischen Weichenstellung verlassen müsse.

Durch die interessante und gut besuchte Veranstaltung führte und moderierte souverän Rebecca Eisert, leitende Redakteurin Digital bei der Automobilwoche und Kennerin der Branche.

Ansprechpartner

Christian Vietmeyer

Rechtsanwalt
Hauptgeschäftsführer

WSM Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung e.V.

Uerdinger Str. 58-62, 40474 Düsseldorf
Tel. 0211/95 78 68 22, Fax 0211/95 78 68 40
E-Mail: cvietmeyer@wsm-net.de
www.wsm-net.de

Die Deutsche Bank schafft auch Mobilität

Deutschland ist führend beim Bau von Autos. Entscheidend sind dabei die vielen Tausend Mittelständler. Sie stehen für die Vielzahl der Innovationen und versorgen die großen Hersteller mit wichtigen Bauteilen wie Federn, Karosseriekomponenten oder Textilien. Die mittelständischen Zulieferbetriebe sehen in der Digitalisierung mehr Chancen als Risiken. Sie steigern ihre Effizienz schon jetzt durch optimierte Geschäftsprozesse oder neue Fertigungstechniken. Doch das geht nicht ohne Investitionen und Beratung. Die Deutsche Bank steht ihren Kunden bei der Mission Industrie 4.0 entlang der Wertschöpfungskette zur Seite. Sie sichert beispielsweise Währungen im Auslandsgeschäft ab, organisiert das Cash Management oder unterstützt Unternehmen mit hauseigenen Expertenteams bei der strategischen Weiterentwicklung.

Das leistet die Deutsche Bank für mittelständische Unternehmen:



Öffentliche Förderprogramme



Betriebsmittellinie



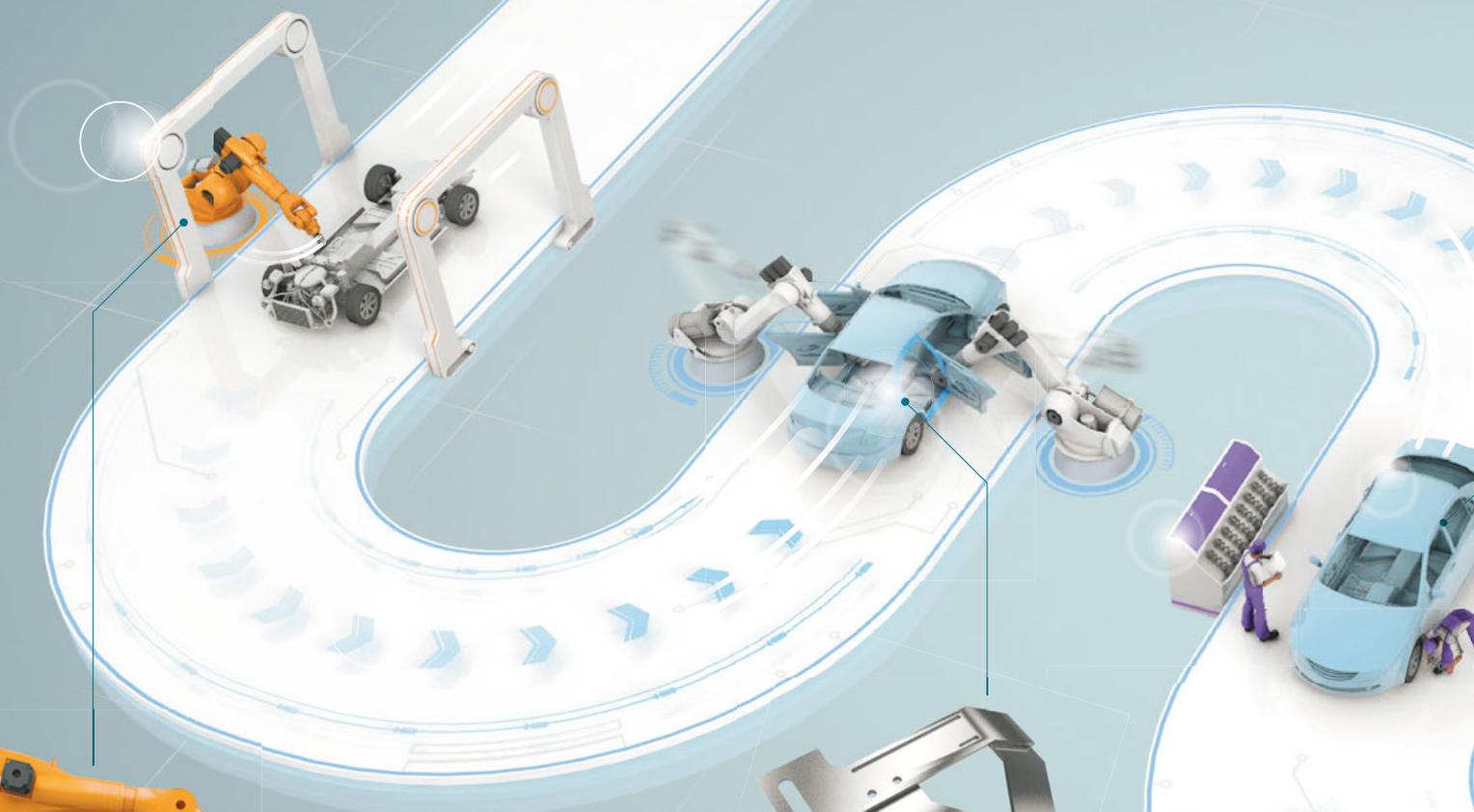
Währungsabsicherung



Zahlungsverkehr



Cash Management



Montage

Ohne Motorblock, Pleuel und Zylinderkopf können die meisten Autos nicht fahren. Die Roboter der **VAF GmbH** montieren Teil für Teil in schnell kombinierbaren Bewegungsabläufen vollautomatisch und präzise. Der Mittelständler aus Schwaben liefert Hightech in die ganze Welt. „Ohne digitale Technik wäre das gar nicht möglich“, sagt Geschäftsführer Hermann Stark.



VAF hat jüngst in eine neue Werkshalle investiert. Mit Hilfe der **Experten der Deutschen Bank für öffentliche Förderprogramme** konnten zinsgünstige Mittel aus dem Energieeffizienzprogramm in die Investitionsfinanzierung integriert werden.

Karosserie

Meleghy Automotive formt Stahl um, schweißt Metallteile mit Lasertechnik und fertigt Verkleidungen für die Karosserie. Mit computergestützten Tools nimmt das Unternehmen eine Vorreiterrolle am Markt ein. Das ermöglicht Meleghy, die Automobilindustrie mit maßgeschneiderten Karosserieteilen, Türkomponenten und Innenraumteilen zu beliefern. **90 Prozent** der Produktion erfolgen bereits vollautomatisch.



Bei Meleghy gehören Vorleistungen zum Tagesgeschäft. Mit einer **Betriebsmittellinie** der Deutschen Bank deckt das Unternehmen seinen kurzfristigen Finanzierungsbedarf schnell und ganz flexibel.



Federn

Die **Federnwerke** der **Brand Gruppe** sind international bekannt für qualitativ hochwertige Federn und Baugruppen in Getrieben, Sitzen, Bremsen, Pedalerie sowie weiteren Automotive-Anwendungen. Um auf dem globalen Markt zu bestehen und weiter wachsen zu können, setzt das mittelständische Familienunternehmen auf die digitale Weiterentwicklung von Produkten und auf vernetzte Maschinen an allen Standorten. Das zahlt sich aus: Mit Online-Wartungen und intelligenter Prozesssteuerung steigert die Brand Gruppe ihre Produktivität immer weiter.



Brand vertraut auch im Auslandsgeschäft der Deutschen Bank, die bei Kursschwankungen mit Devisentermingeschäften im Rahmen der **Währungsabsicherung** für stabile Preise sorgt. Für die Unternehmens-expansion zahlt sich die **Präsenz der Deutschen Bank im Ausland** aus.



Textilien

Mit Spezialstoffen der Firma **Mattes & Ammann** können Hutablagen, Mittelkonsolen, Türen und Säulen in Fahrzeugen besonders effizient kaschiert werden. Die Textilien verbinden eine besondere dreidimensionale Verformbarkeit mit ansprechender Optik. Führende Erstausrüster bevorzugen daher die Qualität des europäischen Marktführers. Pro Jahr bringt die vollautomatisierte und digitalisierte Produktionskette rund 60 Millionen Quadratmeter Stoff hervor. „Damit kann man auch die ausgefallensten Formen auskleiden“, sagt Chef Christoph Larsén-Mattes.



Die Deutsche Bank wickelt für die Firma **Mattes & Ammann** den **dokumentären Zahlungsverkehr** für den Import von Garnen ab. Zahlungen in Fremdwährungen werden über das vorhandene **US-Dollar-Konto** geleistet.

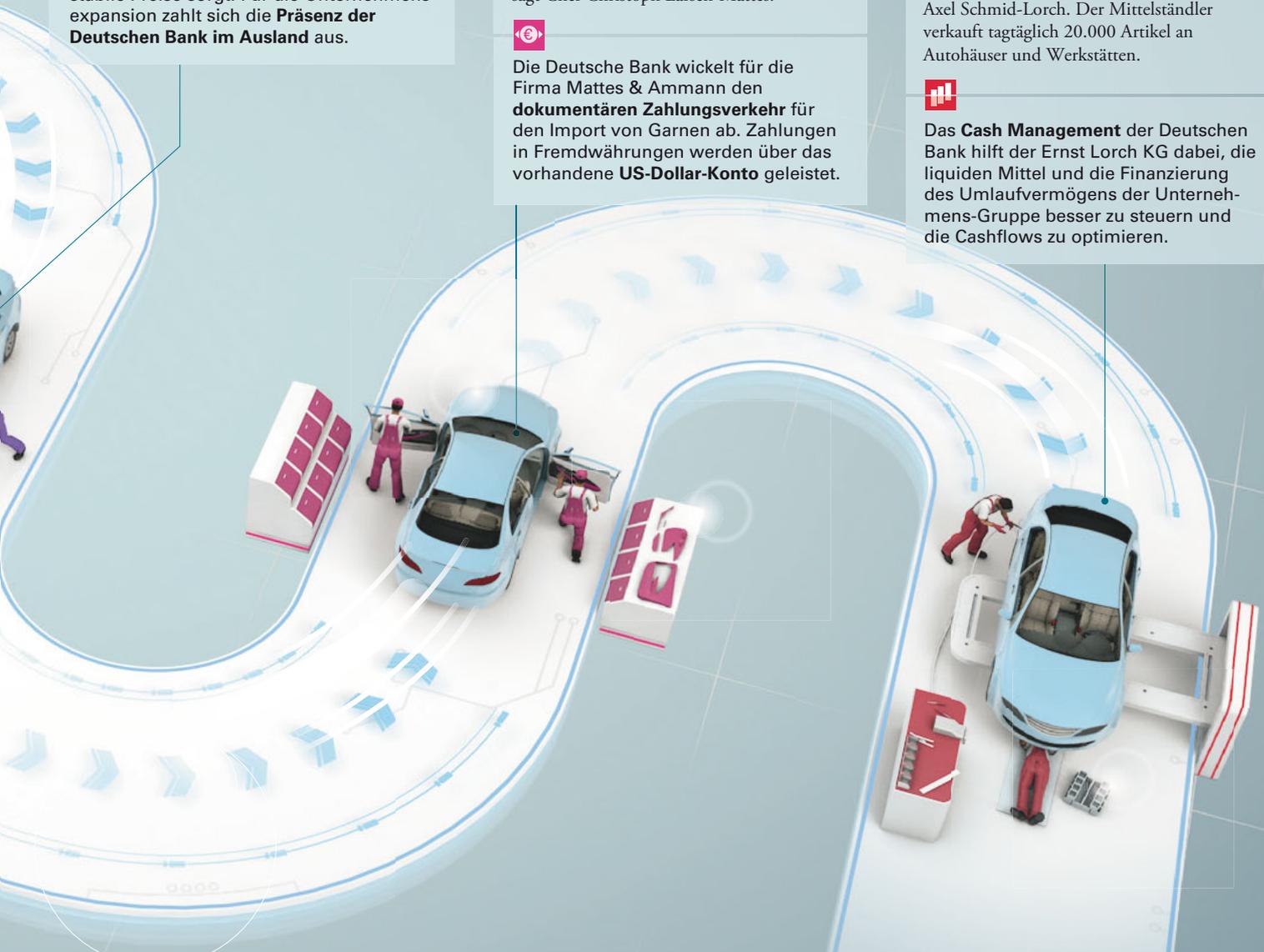


Ersatzteile

Weil in der Regel kein Automobil ohne Reparaturen auskommt und defekte Fahrzeuge Zeit rauben, hält die **Ernst Lorch KG** 70.000 Ersatzteile in 6.000 Regalmetern für den sofortigen Einsatz bereit. Weitere zwei Millionen Bauteile sind im EDV-System erfasst. **60 Prozent** der Bestellungen erfolgen bereits digital. „Seit zehn Jahren setzen wir auf das Online-Geschäft“, sagt Geschäftsführer Axel Schmid-Lorch. Der Mittelständler verkauft tagtäglich 20.000 Artikel an Autohäuser und Werkstätten.



Das **Cash Management** der Deutschen Bank hilft der Ernst Lorch KG dabei, die liquiden Mittel und die Finanzierung des Umlaufvermögens der Unternehmens-Gruppe besser zu steuern und die Cashflows zu optimieren.

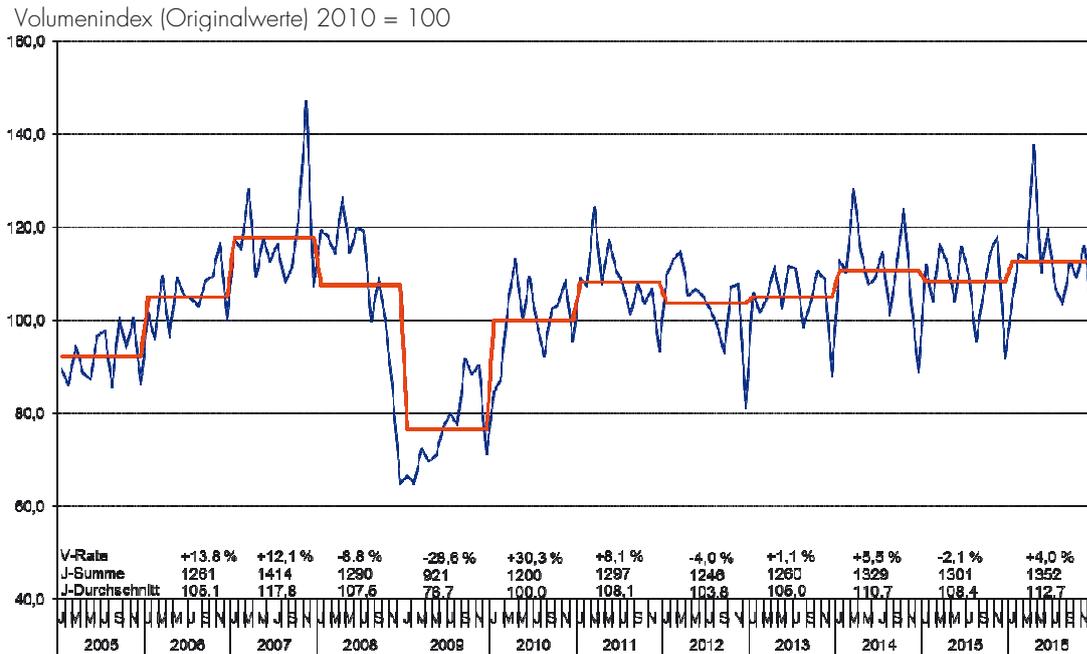


Ihr Kontakt zu unserem **Expertenteam Automotive & Engineering**
expertenteam.automotive@db.com
www.deutsche-bank.de/firmenkunden

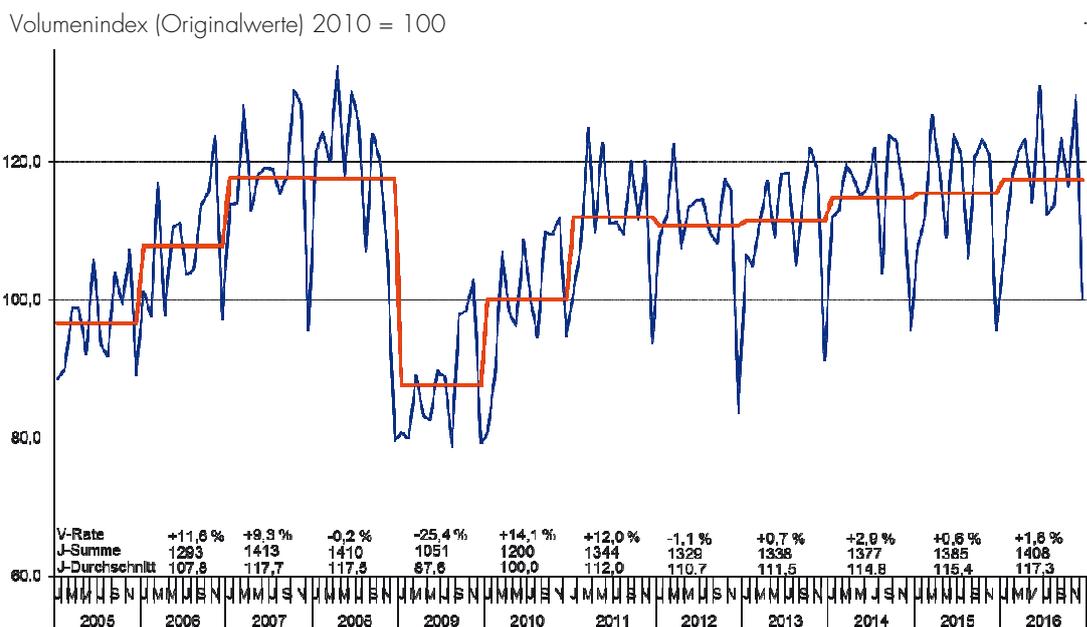
WSM-Konjunktur

Auf einen Blick

Auftragseingangsentwicklung in der Stahl- und Metallverarbeitung in Deutschland von Januar 2005 bis Dezember 2016



Umsatzentwicklung in der Stahl- und Metallverarbeitung in Deutschland von Januar 2005 bis Dezember 2016



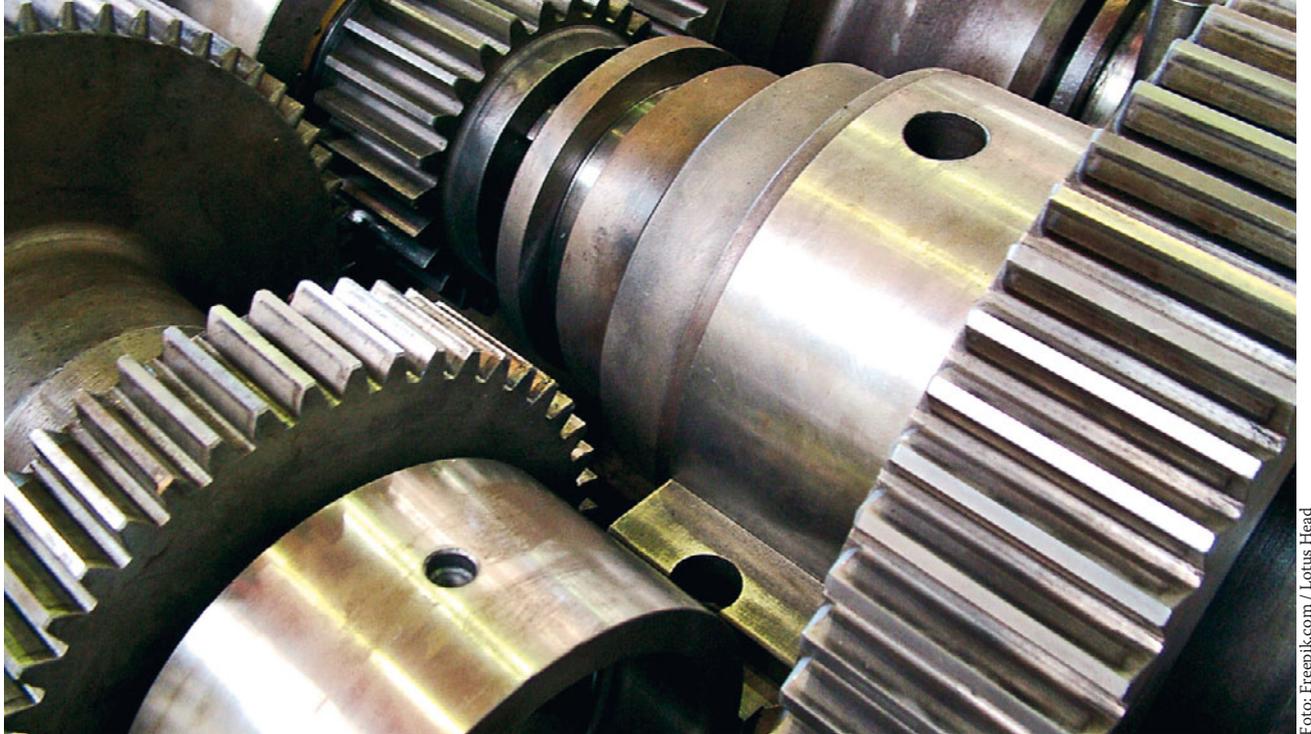


Foto: Freepik.com / Lotus Head

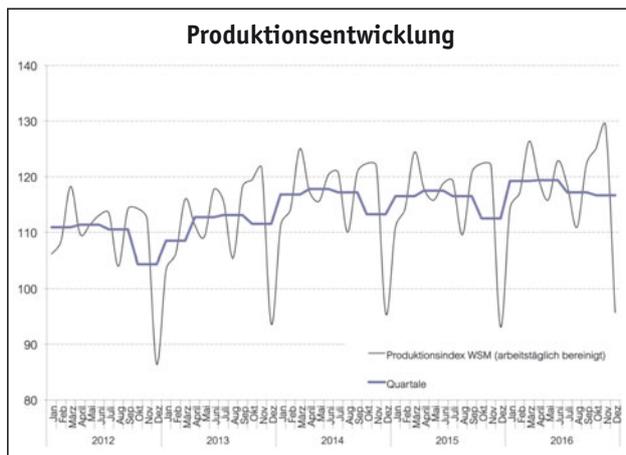
WSM-Konjunktur

Starkes Schlussquartal – Produktion steigt 2016 um 2,1 Prozent

Im vierten Quartal des Jahres 2016 hat die Stahl und Metall verarbeitende Industrie ihre Produktion um 3,7 Prozent über das Vorjahresniveau gesteigert. Damit erreichte das Schlussquartal fast die Produktion des dritten Quartals (-0,4%). Dank dieses Endsprints hat die Branche laut vorläufiger Daten im Gesamtjahr 2016 ein Wachstum von 2,1% erzielt. Im Verlauf der ersten drei Quartale hatten sich

rückläufige Wachstumsraten gezeigt, die eine Prognose von lediglich 1% Produktionswachstum realistisch erscheinen ließen.

Die stabile Nachfrage aus dem Inland hat in den ersten drei Quartalen die Konjunktur der Branche gestützt. Im letzten Jahresviertel lieferte die Branche nochmals 3,1% mehr Waren und Dienstleistungen an inländische Kunden als im letzten Quartal des Vorjahres. Zudem trugen die Exporte im letzten Vierteljahr mit plus 5% wieder zur positiven Entwicklung bei. Dadurch sind auch die Auslandslieferungen auf Jahressicht noch ins Plus gerutscht (+0,6%). Im Dezember lieferten die Unternehmen zwar 1,2% weniger Waren ins Ausland als 2015, allerdings lag der November zweistellig im Plus (10,7%).

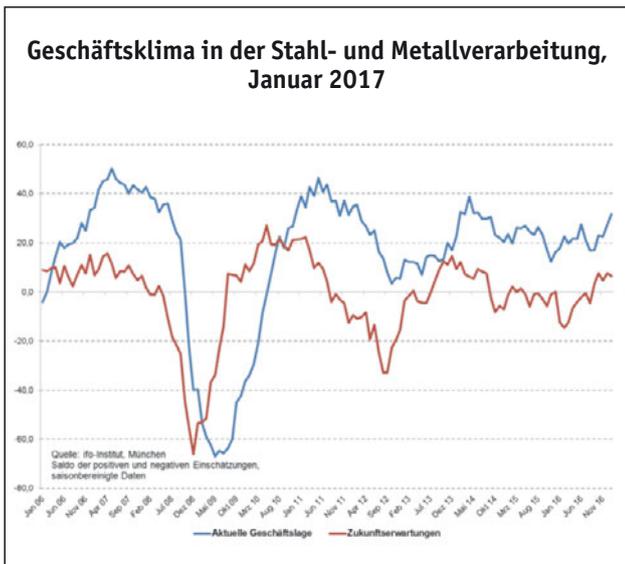


Die Auftragseingänge haben im vierten Quartal den Vorjahreswert um 3% übertroffen. Während inländische Abnehmer 8% mehr bestellten, haben sich die Kunden außerhalb Deutschlands am Jahresende merklich zurückgehalten (-4,5%). Im Gesamtjahr gingen aus dem Ausland 1,2% weniger Aufträge in die Bücher als 2015, Inländer haben aber ihren Bedarf um 5,4% höher angemeldet. Das führt zu einem Gesamtauftragseingang, der 2,8% über dem Vorjahresniveau lag.

	Produktion		gesamt	Umsatz (Vol.)*		gesamt	Auftragseingang (Vol.)*	
	original	berein.*		Inland	Ausland		Inland	Ausland
Dezember 15/16	+5,9	+2,8	+2,5	+4,7	-1,2	+11,3	+14,6	+6,3
QIII /QIV 16	-0,7	-0,4	-0,5	-2,3	+3,4	+2,4	+2,3	+2,5
QIV 15/QIV 16	+2,1	+3,7	+3,7	+3,1	+5,0	+3,0	+8,0	-4,5
Jan. - Dez. 15/16	+2,2	+2,1	+1,6	+2,1	+0,6	+2,8	+5,4	-1,2
Jan. - Dez 14/15	+1,2	+0,5	+1,0	+1,1	+0,8	-1,5	+0,0	-3,3

*arbeitstäglich bereinigt, Veränderungsraten in Prozent

Zum Start des Wahljahres 2017 hat sich das Geschäftsklima in der Stahl und Metall verarbeitenden Industrie weiter aufgehellt. Die Einschätzung der aktuellen Geschäftslage steigt im Januar erneut um 4,2 Saldenpunkte und ist inzwischen so gut wie zuletzt im Sommer 2014. Die Erwartungen für die Entwicklung in den kommenden sechs Monaten sind dagegen um einen Saldenpunkt zurückgegangen. Die konjunkturellen Risiken bleiben trotz der aktuell guten Lage im Bewusstsein der Unternehmer.



Die wichtigen Kundenbranchen haben ihre Prognosen für 2017 benannt. Der Maschinenbau erwartet für Deutschland ein Produktionswachstum von 1%, die Automobilindustrie geht von einem Rückgang der in Deutschland produzierten Personenkraftwagen um 2% aus, während weltweit 2% mehr produziert werden dürften. Angesichts dieser Erwartungen sowie der poli-



Foto: Freepik.com / Jannoor028

tischen Risiken dürfte die Produktion der Stahl und Metall verarbeitenden Industrie in der Größenordnung um 1% wachsen.

Die kurzfristigen Konjunkturaussichten der Branche bleiben von den politischen Visionen einer emissionsfreien Mobilität von morgen weitestgehend unbeeinflusst. Eine Zunahme der hybriden Antriebstechnologien in Straßenfahrzeugen könnte mittelfristig den Bedarf an Stahl- und Metallteilen tendenziell erhöhen. Langfristig würde eine vollständige Elektrifizierung strukturelle Nachfrageverschiebungen zur Folge haben, auf die sich die Unternehmen bereits einstellen.



Ansprechpartner
Dipl.-Kaufmann Holger Ade
Leiter Betriebswirtschaft
Leiter Energie- und Klimapolitik
Tel.: 02331 / 95 88 21
E-Mail: hade@wsm-net.de
www.wsm-net.de

Stahlmarkt

Unsicherheiten gefährden die fragile Erholung der Stahlkonjunktur in Deutschland

Das Jahr 2017 birgt erhebliche Risiken für die Stahlkonjunktur in Deutschland: Globale Überkapazitäten, Dumpingstahl aus China und anderen Ländern sowie die industrie-feindliche Politik beim europäischen Emissionsrecht handeln bedrohen weiterhin die Substanz der deutschen Stahlindustrie. Ein zentrales Risiko ist zunehmend die fortschreitende Ausbreitung protektionistischer Tendenzen auf den globalen Stahlmärkten.

Die Stahlmengenkonjunktur hat sich in Deutschland in den letzten Monaten stabilisiert. Dabei zeichnet die Gesamtbilanz für das Jahr 2016 weiterhin ein zwiespältiges Bild. Auf der einen Seite sind wichtige Indikatoren unverändert rückläufig. Die Rohstahlproduktion ist 2016 um 1,4 Prozent auf 42,1 Millionen Tonnen gefallen, die Umsätze sind zugleich zweistellig zurückgegangen. Auf der anderen Seite hat sich die Auftragslage in der Stahlindustrie in Deutschland gebessert und auch die Stimmung in den Unternehmen ist – der Umfrage des Münchner ifo-Konjunkturinstituts zufolge – optimistischer geworden. Die hohen



Hamburger Hafen mit stählerner Köhlbrandbrücke

Zuwächse in 2016 gegenüber dem vergangenen Jahr (plus 6%) relativieren sich jedoch vor dem Hintergrund, dass der Auftragseingang im zweiten Halbjahr 2015 in hohem Maße von den Verwerfungen auf den globalen Stahlmärkten infolge des chinesischen Preisdumpings in Mitleidenschaft gezogen war.

Vieles spricht dafür, dass sich die Stahlmengenkonjunktur 2017 erholen könnte. Dazu zählt insbesondere, dass sich die stahlverarbeitenden Branchen in Deutschland ungeachtet der schwachen Weltkonjunktur in einer robusten Verfassung befinden: Bereits im vergangenen Jahr legte ihre Erzeugung im gewogenen Durchschnitt mit 2,5% deutlich stärker zu als das Verarbeitende Gewerbe insgesamt (+1%). Wesentliche Treiber waren die Bau- und die Automobilindustrie. Die aktuellen Konjunkturindikatoren und einschlägige Branchenprognosen deuten auf eine solide Entwicklung auch in 2017 hin. Vor diesem Hintergrund könnte die Rohstahlproduktion 2017 leicht, um rund 1%, auf 42,7 Millionen Tonnen zulegen. Die Kapazitätsauslastung, die mit 86% bereits im vergangenen Jahr deutlich über dem internationalen Durchschnitt lag, dürfte sich dementsprechend auf 87% erhöhen.

Die leichten konjunkturellen Erholungstendenzen stellen allerdings keine Entwarnung für die unverändert bedrohliche Lage der Stahlindustrie in Deutschland dar, da zum einen die strukturellen Probleme in der Welt-Stahlindustrie ungelöst sind und zum anderen der Konjunkturausblick mit einer ungewöhnlich großen Unsicherheit behaftet ist. Hinzu kommen die hohen Volatilitäten auf den Rohstoffmärkten, insbesondere bei den Massenrohstoffen Eisenerz und Kokskohle.

Vor allem die globale Strukturkrise beim Stahl schwelt weiter: Die weltweite Kapazitätsauslastung befand sich im vergangenen Jahr trotz der konjunkturellen Stabilisierung mit 71% unverändert nahe an historischen Tiefständen. Auch für dieses Jahr ist keine wesentliche Besserung zu erwarten, da die globale Stahlnachfrage nur schwach zulegen dürfte und ein spürbarer Abbau von Kapazitäten auf globaler Ebene nicht in Sicht ist.

Im Mittelpunkt steht weiterhin China: Die chinesische Regierung hat zwar ihre Bemühungen intensiviert, allerdings dürfte sich der überwiegende Teil des Kapazitätsabbaus im Jahr 2016 auf Anlagen beziehen, die ohnehin bereits stillgelegt waren. Zudem bleiben die chinesischen Überkapazitäten mit rund 360 Millionen Tonnen weiterhin auf einem extrem hohen Niveau. Die chinesischen Exporte sind trotz gewachsenen internationalen Drucks im vergangenen Jahr kaum gesunken. Die Überkapazitäten in der chinesischen Stahlindustrie werden wohl auch 2020 noch deutlich über der 300 Millionen-Tonnen-Marke liegen. Besonders kritisch ist, dass die chinesische Regierung zwar Kapazitäten reduzieren will, damit aber keine Absicht verbunden ist, die hohen Nettoexporte von gegenwärtig knapp 100 Millionen Tonnen zurückzuführen.

Wachsende Unsicherheiten gehen von der zunehmenden Ausbreitung protektionistischer Tendenzen in der globalen Stahlindustrie in Form von höheren Importzöllen und wachsenden nicht tarifären Handelshemmnissen wie Buy-National Klauseln oder schikanösen Zertifizierungsvorschriften aus. Bereits in den vergangenen Jahren haben viele Länder ihre Märkte über diese Instrumente auch gegenüber fairen Einfuhren abgeschottet.



Foto: Freepik.com / Designed by Evening_tao

Aktuell stehen dabei angesichts des Wechsels in der Regierung die Vereinigten Staaten besonders im Fokus. Deutschlands Außenhandel ist mit den USA im Stahlbereich besonders intensiv verflochten: Die USA stehen mit rund 800.000 Tonnen für ein Fünftel der deutschen Stahlexporte außerhalb der EU. Zudem übersteigen die indirekten Stahlimporte mit 2,5 Millionen Tonnen die direkten Stahleinlieferungen um knapp das Dreifache. Hinzu kommt, dass die USA mit 31 Millionen Tonnen der mit Abstand größte Stahlimporteur in der Welt sind. Rund 30% der Einfuhren entfallen dabei auf Lieferungen aus dem NAFTA-Raum beziehungsweise aus Asien. Eine Abschottung des US-Marktes wäre somit unweigerlich mit einer erheblichen Handelsumlenkung in die offenen und ungeschützten Märkte verbunden. Der offene EU-Markt wäre sicherlich besonders gefährdet.

Die Importkrise in der EU könnte sich somit noch einmal verschärfen. Die Europäische Union ist ohnehin unverändert einem hohen Importdruck aus den Drittländern ausgesetzt: Die Importe sind 2016 um 9% und damit das vierte Mal in Folge stärker gestiegen als der Markt und haben damit das höchste Niveau seit 2007 erreicht. Seit 2013 kumuliert sich die Steigerung der Importe auf 12 Millionen Tonnen oder 50%. Die wichtigsten Herkunftsländer sind China, Russland und die Ukraine mit einem Marktanteil bei den Importen von zusammen knapp 60%. Die Einfuhren aus China haben sich zwar einmoderiert, bewegen sich aber weiterhin auf einem sehr hohen Niveau und sind mehr als doppelt so hoch wie 2013.

Die EU ist daher gut beraten, sich parallel zu dieser Initiative ein effektives Antidumping- und Antisubventionsrecht zu erhalten und dort, wo es nötig ist, zu schärfen. Anders als bei Protektionismus geht es bei diesen handelspolitischen Schutzinstrumenten nicht darum, der eigenen Industrie einen künstlichen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen, sondern vielmehr Verzerrungen im internationalen Wettbewerb so weit wie möglich auszugleichen. Abseits davon existieren in der EU keine nicht-tarifären Handelshemmnisse. Importzölle für Stahl sind schon vor vie-

len Jahren abgeschafft worden. Die EU-Stahlindustrie hat Protektionismus schon immer abgelehnt und sich für offene Märkte eingesetzt. Im aktuellen Umfeld wird es aber zunehmend wichtiger, sich gegen unfaire Verhaltensweisen zur Wehr setzen zu können.



Ansprechpartner

Dr. Martin Theuringer

Leiter Geschäftsfeld Wirtschaft

Wirtschaftsvereinigung Stahl

Sohnstraße 65
40237 Düsseldorf

Tel. 0211/6707-964
Fax 0211/6707-104

CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz

Transparenz hat ihren Preis

Ein Unternehmen wird zunehmend nicht nur anhand seiner Finanzdaten gewürdigt, sondern auch anhand von sogenannten nichtfinanziellen Informationen. Ein neues EU-Gesetz legt großen Unternehmen nun Meldepflichten auf. Zulieferer und Kooperanden sollten sich darauf vorbereiten, daran mitwirken zu müssen.

Unternehmen befinden sich in einem komplexen Stakeholder-Umfeld aus Gesetzgeber, Kapitalgeber, Kunden, Mitarbeiter sowie Lieferanten und Kooperanden. Die Stakeholder verlangen immer mehr und bessere Unternehmensinformationen als Basis für eine bessere Entscheidungsfindung. Grundlage für dieses Transparenzinteresse sind die zunehmende Medienberichterstattung über Arbeits- und Lebensbedingungen in Drittstaaten sowie das vermehrte Auftreten von Umweltkandalen von großen Unternehmen. Zusätzlich sind nichtfinanzielle Faktoren bereits heute wichtige unternehmensinterne Entscheidungsfaktoren für beispielsweise die Risikobetrachtung. Je höher der Stakeholder die Unternehmenstransparenz bewertet, desto niedriger ist der Risikoanteil für zukunftsorientierte Entscheidungsfindungen.

Die Berichterstattung über nicht-finanzielle Unternehmensinformationen erfolgte bis zum heutigen Zeitpunkt auf einer freiwilligen Basis. Dies soll durch die Beschlussfassung bis voraussichtlich Ende Februar

2017 geändert werden (Stand 16.01.2017). Gemäß Richtlinie 2014/95/EU (CSR-Richtlinie) sollen große Unternehmen von öffentlichem Interesse ab 2017 Informationen zu Umwelt- und Sozialbelangen, über die Einhaltung der Menschenrechte und über die Bekämpfung von Korruption in ihrem Lagebericht offenlegen. Auch wenn der Gesetzesentwurf sich nur auf bestimmte große Unternehmen bezieht, ist davon auszugehen, dass das Gesetz eine Ausstrahlung auf in der Lieferkette befindliche, unter Umständen auch auf kleinere und mittlere Unternehmen haben wird.



Foto: Freepik.com / Creativeart

Tue Gutes für die Umwelt und informiere darüber.

Erklärungspflichtige Unternehmen

Generell sind alle Kapitalgesellschaften sowie (haftungsbeschränkte) Personenhandelsgesellschaften von öffentlichem Interesse betroffen, die

1. kapitalmarktorientiert sind, indem sie an einem organisierten Markt durch Herausgabe von Wertpapieren teilnehmen oder diese Teilnahme beantragt haben, und
2. in den letzten zwei aufeinander folgenden Jahren als groß einzustufen sind (mehr als 20 Millionen Euro Bilanzsumme, 40 Millionen Euro Umsatzerlöse und mehr als 250 Arbeitnehmer) sowie
3. mehr als 500 Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt aufweisen.

Neben den genannten Unternehmen müssen Genossenschaften, Kreditinstitute und Versicherungen, die die Kriterien 2 und 3 erfüllen, ebenfalls eine nichtfinanzielle Erklärung veröffentlichen. Analog gelten dieselben Bestimmungen für kapitalmarktorientierte Mutterunternehmen, die keine größenabhängige Befreiung von der Konzernrechnungslegungspflicht nach § 293 Abs. 1 in Anspruch nehmen (siehe Abbildung 1).

Bedeutung für mittelständische Unternehmen

Die Berichtspflicht scheint auf den ersten Blick für kleine und mittelständische Unternehmen nicht von Belang zu sein, da diese selten das Kriterium „groß“ erfüllen und mit weniger als 500 Mitarbeitern nicht unmittelbar von dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz betroffen sind. Dennoch weisen große Unternehmen nur eine geringe Fertigungstiefe auf. Aus diesem Grund fungieren kleine und mittlere Unternehmen als Zulieferer oder Dienstleister von großen Unternehmen, wodurch sie an der globalisierten Wirtschaft teilnehmen.

Es ist davon auszugehen, dass durch die geforderten Informationen über die Lieferkette auch kleine und mittelständische Unternehmen dazu aufgefordert werden, Daten über die Nachhaltigkeit ihrer Tätigkeit zu erheben. Sie werden sich daher zukünftig mit den Berichtsanforderungen großer Unternehmen auseinandersetzen müssen, denn für große Unternehmen ist ein Nachhaltigkeitsbericht ohne die Einbeziehung der Zulieferer wenig aussagekräftig. Somit könnten große Unternehmen, die den Berichtsanforderungen unterliegen, ihre Zulieferer dazu verpflichten, selbst die Anforderungen des CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes zu beachten, um lückenlose Informationen über die Lieferkette zu erhalten. In Folge dessen sind kleine und mittlere Unternehmen entlang der Lieferkette mittelbar mit den neuen Berichtsanforderungen konfrontiert. Faktisch gesehe würde so ein Teil des Berichtsaufwandes an kleine und mittlere Unternehmen über.

Quelle: Eigene Darstellung

Erklärungspflichtige Unternehmen	
§ 289b Abs. 1	§ 315b Abs. 1
<ul style="list-style-type: none"> • Kapitalmarktorientierte Kapitalgesellschaften • Groß in den letzten zwei Berichtsjahren (mehr als 20 Mio. € Bilanzsumme, mehr als 250 Mitarbeiter und mehr als 40 Mio. € Umsatz) • Kapitalgesellschaft hat im Jahresdurchschnitt mehr als 500 Arbeitnehmer 	<ul style="list-style-type: none"> • Kapitalmarktorientierte Mutterunternehmen • Keine größenabhängige Befreiung von der Konzernrechnungslegungspflicht gemäß § 293 Abs. 1
<ul style="list-style-type: none"> • Genossenschaften, Kreditinstitute und Versicherungen die als Groß einzustufen sind und mehr als 500 <small>kumulativ</small> Arbeitnehmer aufweisen 	

Abbildung 1: Erklärungspflichtige Unternehmen

Inhalte der nichtfinanziellen Erklärung gemäß CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz

Das CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz verlangt eine kurze Beschreibung des Geschäftsmodells der Kapitalgesellschaft. Darauf folgend sollen weitere nichtfinanzielle Erklärungen erfolgen, die mindestens die nachfolgenden Aspekte zu behandeln haben:

1. *Umweltbelange*, wie beispielsweise Angaben zur Treibhausgasemission, zur Luftverschmutzung oder zum Wasserverbrauch,
2. *Arbeitnehmerbelange*, mit Angaben über die Maßnahmen zur Gewährleistung der Geschlechtergleichstellung, der Arbeitsbedingungen, der Sicherheit am Arbeitsplatz, für den Gesundheitsschutz sowie weitere Angaben,
3. *Sozialbelange*, wobei sich die Angaben beispielsweise auf den Dialog der kommunalen oder regionalen Ebene beziehen,
4. *die Achtung der Menschenrechte*, wobei sich die Angaben beispielsweise auf die Vermeidung von Menschenrechtsverletzungen beziehen können, sowie
5. *die Bekämpfung von Korruption und Bestechung*, wobei sich die Angaben beispielsweise auf die bestehenden Instrumente zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung beziehen können.

Eine reine Erwähnung der Aspekte ist nicht ausreichend. Die Unternehmen sind dazu verpflichtet, das von ihnen

verfolgte Konzept je Aspekt zu beschreiben. Dies bedeutet, dass sie Ausführungen darüber machen müssen, welche Ziele in Bezug auf den nichtfinanziellen Aspekt gesetzt sind oder werden, welche Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels in welchem Zeitraum getroffen werden, wie die Unternehmensführung in diese Maßnahmen eingebunden ist und welche Prozesse hierzu geplant sind, sowie dessen Ergebnisse und angewandten Due Diligence-Prozesse. Darüber hinaus müssen Angaben zu den wesentlichen Risiken, die sich aus der Geschäftstätigkeit, den Produkten/Dienstleistungen und den Geschäftsbeziehungen ergeben, gemacht werden. Wesentliche Risiken sind Risiken, die sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte haben oder haben werden. Das CSR Berichterstattungskonzept zielt darauf ab, dass es sich um ein Konzept für Unternehmen handelt, das auf freiwilliger Basis soziale und ökologische Belange neben den ökonomischen Aspekten in deren Unternehmenstätigkeit integriert. Der Schwerpunkt soll nicht auf Risiken für das Unternehmen selbst, sondern für die nichtfinanziellen Aspekte, also beispielsweise für die Umwelt oder die Arbeitnehmer, liegen. Zudem sind in die Erklärung der nichtfinanziellen Aspekte die wichtigsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren (beispielsweise Mitarbeiterentwicklung) inklusive deren Bezug zu finanziellen Aspekten darzustellen. Abbildung 2 gibt einen Überblick über die Aspekte und den Inhalt der Erklärung.

Sollten Unternehmen kein Konzept zu einem der angeforderten Aspekte haben oder trotz eines erkannten Risikos keine Gegenmaßnahmen einleiten, müssen sie erklären, warum sie dem betreffenden Belangen keine Bedeutung beimessen („comply or explain“). Ein Unternehmen kann auf Angaben verzichten, sofern diese zukünftige Entwicklungen oder Belange betreffen, die dem Unternehmen einen erheblichen Nachteil zufügen würden und wenn das Weglassen dieser Angaben ein tatsächliches Bild des Unternehmens nicht verhindert. Obwohl eine nichtfinanzielle Erklärung in den Lagebericht aufgenommen werden muss, kann von einer Integration in den Lagebericht abgesehen werden, sofern

Inhalt der Erklärung	Aspekte	§ 289c Abs. 2				
		Umweltbelange	Arbeitnehmerbelange	Sozialbelange	Achtung der Menschenrechte	Bekämpfung von Korruption und Bestechung
Beschreibung der Konzepte und Due Diligence-Prozesse		Ausführungen zu den Konzepten, welche Ziele in Bezug auf die nichtfinanziellen Aspekte gesetzt werden und welche Maßnahmen dazu getroffen werden				
Ergebnisse der Konzepte		Feststellbare Auswirkungen der Anwendung der Konzepte				
Wesentliche Risiken		Risiken, die sich aus der Geschäftstätigkeit der KG für die Aspekte ergeben. Risiken, die mit den Geschäftsbeziehungen der KG, ihren Produkten/Dienstleistungen verknüpft sind mit Auswirkungen auf die Aspekte sowie der Handhabung durch die KG				
Angaben der bedeutendsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren		Verknüpfung an die bisherige Regelung in § 289 Abs. 3. Neuregelung, da die Leistungsindikatoren selbstständig darzustellen sind				
Hinweise auf Beträge im Jahresabschluss/Konzernabschluss		Sofern diese für das Verständnis der nichtfinanziellen Aspekte im Zusammenhang mit dem Jahresabschluss nötig sind				

Abbildung 2: Aspekte der CSR-Richtlinie und die Inhalte der Erklärung

Quelle: Eigene Darstellung § 289c Abs. 3

keine Gegenmaßnahmen einleiten, müssen sie erklären, warum sie dem betreffenden Belangen keine Bedeutung beimessen („comply or explain“). Ein Unternehmen kann auf Angaben verzichten, sofern diese zukünftige Entwicklungen oder Belange betreffen, die dem Unternehmen einen erheblichen Nachteil zufügen würden und wenn das Weglassen dieser Angaben ein tatsächliches Bild des Unternehmens nicht verhindert. Obwohl eine nichtfinanzielle Erklärung in den Lagebericht aufgenommen werden muss, kann von einer Integration in den Lagebericht abgesehen werden, sofern



Foto: Freepik.com / Pressfoto

die Gesellschaft für dasselbe Geschäftsjahr einen gesonderten nichtfinanziellen Bericht außerhalb des Lageberichts erstellt und diesen für 10 Jahre zugänglich macht.

Fazit

Eine zunehmende Bedeutung der Berichterstattung von nichtfinanziellen Unternehmensinformationen wird durch das neue CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz klar erkennbar. Auch wenn das CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz vorsieht, dass nur große Kapitalgesellschaften von öffentlichem Interesse mit mehr als 500 Mitarbeitern nichtfinanzielle Kennzahlen erheben und publizieren müssen, ist dennoch davon auszugehen, dass diese die Anforderungen an ihre Lieferkette weitergeben, um einen korrekten und vollständigen Ausweis zu ermöglichen. Aus diesem Grund sollten sich kleine und mittlere Unternehmen bereits jetzt mit den Anforderungen des CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes auseinandersetzen und darauf vorbereiten.



Ansprechpartner

Christian P. Roos

Wirtschaftsprüfer Diplom-Kaufmann
Partner – Audit & Advisory Services

Baker Tilly Roelfs AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Friedrich-Ebert-Anlage 54
60325 Frankfurt am Main

Tel. 069/ 366 002 235

Fax 069/ 366 002 297

Mobil 0160 4735 982

christian.roos@bakertilly.de

www.bakertilly.de

IMPRESSUM

Herausgeber:

WSM Wirtschaftsverband
Stahl- und Metallverarbeitung e.V.
Uerdinger Str. 58-62
40474 Düsseldorf

Telefon: +49 (0)211 – 95 78 68 22

Telefax: +49 (0)211 – 95 78 68 40

E-Mail: info@wsm-net.de

Internet: www.wsm-net.de

Hauptgeschäftsführer: Christian Vietmeyer

Verlag und Druck:

Union Betriebs-GmbH (UBG)
Egermannstraße 2
53359 Rheinbach

Telefon: +49 (0)2226/802-0

Telefax: + 49 (0)2226-802-111

E-Mail: verlag@ubgnet.de

HRB 10605 AG Bonn

Geschäftsführer: Rudolf Ley

Redaktion:

Christian Vietmeyer (WSM/V.i.S.d.P.)

Christine Demmer (UBG)

Projektleitung (UBG):

Andreas Oberholz

Telefon: +49 (0)2226-802-213

E-Mail: verlag@ubgnet.de

Anzeigenverwaltung:

Elke Linstaedt (UBG)

Telefon: +49 (0)2226-802-213

Telefax: +49 (0)2226-802-222

E-Mail: elke.linstaedt@ubgnet.de

Titelfoto: Fotolia.de / Patrick P. Palej

Die WSM Nachrichten werden vier Mal
jährlich herausgegeben.
Mitgliedsunternehmen erhalten sie kostenlos
im Rahmen ihrer Mitgliedschaft.

Urheberrechte:

Die veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich
geschützt. Mit Ausnahme der gesetzlich
zugelassenen Fälle ist eine Verwertung
ohne Einwilligung des Herausgebers nicht erlaubt.

© WSM 2017

WSM-Umwelt- und Energietag

Neue Anforderungen = neue Belastungen?

Der Umwelt- und Energietag am 6. Dezember 2016 stieß ein weiteres Mal auf große Resonanz. Mehr als 70 Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind der Einladung zur traditionellen Informationsveranstaltung des WSM nach Hagen gefolgt.

Vor dem fachkundigen Publikum wurden von sieben versierten Expertinnen und Experten aktuelle Entwicklungen im Bereich des betrieblichen Umweltschutzes und der Energiepolitik dargestellt.

Nach einer kurzen Einführung durch Andre Koring, Leiter Umwelt und Arbeitsschutz im Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung e.V., erteilte er Heike Farsbotter vom Dezernat 53 „Immissionsschutz“ der Bezirksregierung Arnsberg das Wort. Zunächst berichtete Farsbotter von der nationalen Umsetzung der Seveso-III-Richtlinie im Rahmen der nationalen Störfall-Verordnung. Diese novellierte Fassung der Störfall-Verordnung soll bis Januar 2017 veröffentlicht werden, wobei vor allem die überarbeitete Stoffliste des Anhangs I zu beachten ist. Dies betrifft die Gefahrenkategorien von gefährlichen Stoffen und die damit verbundene Anpassung des Gefahrstoffkatasters im jeweiligen Unternehmen.

Vor dem Hintergrund dieser Änderungen gilt es nun herauszufinden, ob und wie das Unternehmen der Störfall-Verordnung unterliegt. Ob eine Betroffenheit vorliegt und ob die Grundpflichten oder die erweiterten Pflichten zu erfüllen sind, kann beispielsweise mit Hilfe eines Excel-Berechnungstools auf der Internetseite der Bezirksregierung Arnsberg ermittelt werden (siehe <https://www.bezreg-arnsberg.nrw.de/themen/s/stoerfallrecht/anwendungsbereich/index.php>).

Als zweiten Punkt beleuchtete Farsbotter den aktuellen Status und die Hintergründe zur geplanten bundeseinheitlichen Verordnung über Verdunstungskühlanlagen, Kühltürme und Nassabscheider (42. BImSchV). Aus Sicht der Bezirksregierung ist bei Betroffenheit eine frühzeitige Beschäftigung mit den neuen Anforderungen der Verordnung unumgänglich. Abschließend ging die Referentin auf die umfangreiche Überarbeitung der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) ein, die in ihrer jetzigen Form seit dem Jahre 2002 besteht.

Das zweite Referat, gehalten von Dr. Simon Meyer von der Wolter Hoppenberg Rechtsanwälte Partnerschaft mbB, beschäftigte sich mit der geplanten bundeseinheitlichen Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV). Auf Grundlage des im März 2016 veröffentlichten Verordnungsentwurfs stellte Meyer dar, welche neuen und teilweise sehr umfangreichen Anforderungen auf Unternehmen zukommen, die mit wassergefährdenden Stoffen in ihren Anlagen umgehen. Es wird damit gerechnet, dass der Entwurf ohne nennenswerte Änderungen als neue AwSV in Kraft treten wird. Dies könnte bis Mitte 2017 geschehen. Aufgrund der vielen Neuerungen und Änderungen durch die AwSV ist betroffenen Betrieben anzuraten, sich rechtzeitig mit den Anforderungen zu befassen. Vor allem sollten sich Unternehmen mit den organisatorischen Vorgaben vertraut machen, da diese nach Inkrafttreten sofort umzusetzen sind.

In der sich anschließenden Präsentation von Dr. Romy Marx von der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin ging es um die im Abstimmungsprozess befindliche Technische Regel für Gefahrstoffe (TRGS) 561 „Tätigkeiten mit krebserzeugenden Metallen und ihren Verbindungen“, kurz „TRGS Metalle“. Diese für die WSM-Branche sehr wichtige TRGS soll spätestens im Mai 2017 veröffentlicht und damit wirksam werden. Die bereits abgestimmten und verschärften Grenzwerte für eine Reihe von Metallen sollen nicht unkommentiert veröffentlicht werden, sondern im Rahmen der TRGS Metalle bekannt gemacht werden. Die in der TRGS dargestellten Maßnahmen sollen es so ermöglichen, die gegebenen Grenzwerte einzuhalten.

Das Abschlussreferat zum Themenbereich des betrieblichen Umweltschutzes erfolgte durch Andrea Kruck von der

Lloyd's Register Deutschland GmbH. Dabei ging es um die überarbeiteten Normen für die Zertifizierung von Umweltmanagementsystemen (ISO 14001:2015) und Qualitätsmanagementsystemen (ISO 9001:2015), die beide im September 2015 veröffentlicht wurden, wobei für Unternehmen bis September 2018 der Übergang zu den neuen Normen zu bewerkstelligen ist. Mit der Veröffentlichung der neuen Dokumente wurde erstmals ein für alle ISO-Managementsystem-Normen verbindender Rahmen geschaffen: Die sogenannte „High Level Structure“. Dies bedeutet eine einheitliche Struktur, eine einheitliche Terminologie, einheitliche Definitionen sowie einheitliche, allgemeine Anforderungen. Zusätzlich kam es zu weiteren wichtigen Änderungen der beiden Normtexte, die es zu verstehen und rechtzeitig umzusetzen gilt.

Das Einführungsreferat zu den Energiethemen wurde von Holger Ade, Leiter Betriebswirtschaft, Volkswirtschaft, Energie- und Klimapolitik im Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung e.V., übernommen. Zunächst wurden die Ergebnisse der Kurzstudie „Energiekostenbelastung mittelständisch geprägter Branchen in Deutschland“ erläutert. Danach treffen die Kosten der Energiewende mittelständisch geprägte Branchen stärker als die Industrie insgesamt, da diese Unternehmen weniger von den Entlastungen für energieintensive Betriebe profitieren. Das benachteiligt diese Branchen gegenüber ihren ausländischen Wettbewerbern. Abschließend gab der Referent einen energiepolitischen Ausblick. Vor allem der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung berge viele Unwägbarkeiten, da der Plan im Jahr 2018 mit einem in seiner Minderungswirkung quantifizierten Maßnahmenprogramm unterlegt werden soll, damit sichergestellt werden kann, dass die 2030er Ziele erreicht werden.

Im anschließenden Vortrag ging Heinz Werner Gottlob, Referat Energieregulierung bei der Bundesnetzagentur, auf die aktuellen Entwicklungen und zukünftige Herausforderungen bei den Stromnetzentgelten ein. So sind die Netzentgelte im Jahr 2016 gegenüber deutlich 2015 gestiegen und es ist zu erwarten, dass sich die Netzentgeltsteigerung fortsetzen wird. Dies hat verschiedene Gründe, wie zum Beispiel die Vorhaltung einer entsprechenden Netzreserve oder der Netzausbau auf Übertragungs- und Verteilernetzebene. Um die



Heinz Werner Gottlob, Bundesnetzagentur

Netzentgelte zukunftsfähig zu machen, erläuterte Gottlob abschließend einige Möglichkeiten, wie Änderungen der Netzentgeltsystematik zu diesem Ziel beitragen können.

Das Abschlussreferat zum WSM-Umwelt- und Energietag wurde von Dr. Thomas Souquet, Lloyd's Register Deutschland GmbH, gehalten. Dabei ging es vor allem um die Frage, wie im Betrieb eine kontinuierliche Verbesserung der Leistung des Energiemanagements, der Energieeffizienz und der Energieeinsparung sichergestellt werden kann. Dafür ist es zunächst unerlässlich, die energetische Leistung zu messen und zu bewerten. Ziel ist es abschließend zu bewerten, inwieweit der tatsächliche dem prognostizierten Energieverbrauch entspricht und daraus mögliche Maßnahmen abzuleiten.

Im Laufe der Veranstaltung ergaben sich viele interessante und vor allem praxisrelevante Fragestellungen sowie spannende Diskussionen, wobei vor allem eines deutlich wurde: Die Anforderungen in den Bereichen Umwelt und Energie stellen die gesamte Branche vor große Herausforderungen. Die im WSM organisierten Fachgruppen werden sich auch zukünftig diesen Themen widmen und den Fachverbänden und Unternehmen mit Rat und Tat zur Seite stehen.



Ansprechpartner

Andre Koring

Leiter Umwelt und Arbeitsschutz

WSM Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung e.V.

Uerdinger Str. 58-62
40474 Düsseldorf

Tel. 0211/95 78 68 30
akoring@wsm-net.de
www.wsm-net.de

Praxisseminar Stoffrecht

REACH & Co. mit hoher Relevanz für die WSM-Branche

Am 24. November 2016 fand in Düsseldorf das Praxisseminar Stoffrecht statt. Die vom WSM organisierte Fortbildungsveranstaltung bot einen umfassenden Einblick in die aktuellen Themen mit Bezug zum Stoffrecht. Die Diskussionen während des Seminars haben gezeigt, dass stoffrechtliche Fragestellungen und Vorgaben nach wie vor einen großen Stellenwert für die WSM-Branche einnehmen.

Welche Aspekte des Stoffrechts für Unternehmen relevant sind und wie pragmatische Antworten und Lösungen aussehen können, das wurde von hochkarätigen Referenten in interessanten Vorträgen dargestellt.

Dr. Raimund Weiß von der nationalen Auskunftstelle des Bundes für REACH, CLP und Biozide stellte im ersten Referat wichtige Instrumente der REACH-Verordnung sowie dazugehörige aktuelle Entwicklungen vor. So steht als nächste große Herausforderung im REACH-Prozess die Registrierung 2018 an, denn am 1. Juni 2018 endet die Frist zur Registrierung von Stoffen für das Mengenband von einer bis 100 Tonnen pro Jahr. Die nationale Auskunftstelle erwartet europaweit bis zu 70.000 Registrierungsdossiers, die wohl zu einem großen Teil von kleinen und mittleren Unternehmen eingereicht werden.

Für Unternehmen der WSM-Branche gilt die Verpflichtung zur Registrierung nur dann, falls sie Stoffe in dem oben genannten Mengenband im Jahr selbst herstellen oder aus einem Nicht-EU-Land importieren. Bei Betroffenheit lautet die Empfehlung der nationalen Auskunftstelle: Frühzeitige Beschäftigung mit dem Thema, um etwaige Stolpersteine zeitnah aus dem Weg zu räumen und um die Weiterverwendung der Stoffe sicherzustellen.

Dorothea Steiger, Referentin für europäische Chemikalienpolitik bei der Wirtschaftsvereinigung Metalle e.V., konzentrierte sich im folgenden Vortrag auf die Frage,



Dr. Raimund Weiß, Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin

wieso (NE-)Metalle unter REACH einer besonderen Betrachtung bedürfen und welche gravierenden Zielkonflikte durch die einseitige Betrachtung von (NE-)Metallen entstehen können. Als weiteren Schwerpunkt ihrer Präsentation stellte Steiger die vielfältigen Rechtsfolgen vor, die durch die Einstufung von Stoffen und Gemischen nach der europäischen Verordnung über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen (CLP-Verordnung) resultieren können. Laut der Referentin sind vor diesem Hintergrund bei Betroffenheit eine frühzeitige Einbindung und das Mitwirken am Einstufungsverfahren äußerst relevant, um etwaige Folgen abzumildern.

Der schwierige Zulassungsantrag

Professor Dr. Herbert F. Bender, Referent beim Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. und Geschäftsführer von Gefahrstoff Consulting Compliance (GCC Bender), erläuterte anhand eigener Praxiserfahrungen, zu welchen Problemen und Hindernissen es bei der Erstellung eines Zulassungsantrags im Rahmen des REACH-Zulassungsverfahrens kommen kann. Aufgrund der Komplexität und des hohen Detaillierungsgrades des Verfahrens und der einzureichenden Dokumente sei das Ziel „Annahme des Zulassungsantrags durch die Behörden“ und damit die Sicherstellung der Weiterverwendung des betreffenden Stoffes gerade für kleine und mittlere Unternehmen ein äußerst herausforderndes und kostspieliges Unterfan-



gen. Oftmals verspreche nur externe Expertise oder die Mitwirkung an Konsortien Aussicht auf Erfolg.

Im zweiten Teil seiner Ausführungen beleuchtete Bender die Entwicklungen in den Rechtsbereichen der Betriebssicherheitsverordnung, Chemikalien-Verbotsverordnung und Gefahrstoffverordnung. Die letztgenannte Verordnung soll bald in einem weiteren Schritt umfangreich überarbeitet werden. Vor allem soll es dann darum gehen, das Risikokzept (ERB-Konzept = Expositions-Risiko-Konzept für krebserzeugende Stoffe; TRGS 910) vollständig in den Rechtstext der Gefahrstoffverordnung zu übernehmen.

Neue TRGS Metalle kommt im Mai



Andre Koring, Leiter Umwelt und Arbeitsschutz im Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung e.V., stellte in seiner Abschlusspräsentation den aktuellen Status zur RoHS- und ELV-Richtlinie dar und verglich beide Richtlinien in den Punkten Ziel, Anwendungsbereich, Stoffbeschränkungen und Ausnahmen. Vor allem sei bei den Ausnahmen darauf zu achten, dass diese einer ständigen Anpassung an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt unterliegen. Als letzten Punkt erläuterte der Referent den aktuellen Status zur nationalen „TRGS Metalle“ (Technische Regel für Gefahrstoffe 561 „Tätigkeiten mit karzinogenen Metallen und ihren Verbindungen“). Voraussichtlich soll diese neue und für die WSM-Branche äußerst relevante TRGS im Mai dieses Jahres veröffentlicht und damit wirksam werden.

Ansprechpartner

Andre Koring

Leiter Umwelt und Arbeitsschutz

WSM Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung e.V.

Uerdinger Str. 58-62
40474 Düsseldorf

Tel. 0211/95 78 68 30
akoring@wsm-net.de
www.wsm-net.de

Bundestagswahl 2017

Online verfügbar: Die WSM-Kernforderungen für die 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestages

Am 24. September 2017 findet die nächste Bundestagswahl in Deutschland statt. Nach den richtungweisenden Wahlen in den Niederlanden (15. März), Frankreich (07. Mai) und Nordrhein-Westfalen (14. Mai) werden auch im größten EU-Mitgliedstaat ein neues Parlament und damit eine neue Regierung gewählt. Schon jetzt werfen alle vier Wahlen ihre Schatten voraus: Kandidaten werden gekürt, Koalitionsmöglichkeiten abgeklöpft und Wahlprogramme erstellt. Wer in den nächsten Monaten mit Inhalten und Fakten überzeugen kann, wird in der Wählergunst ganz vorn liegen. Deutsche Stahl und Metall verarbeitende Unternehmen setzen auch nach der Bundestagswahl 2017 vor allem auf eines: Sichere, stabile und zukunftsfähige Rahmenbedingungen. Darin inbegriffen sind der Produktionsstandort Deutschland sowie die für die Branche überlebenswichtigen internationalen Handelsbeziehungen. Die in fünf Handlungsfeldern unterteilten WSM-Kernforderungen für die 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestages stehen ab sofort unter <http://www.wsm-net.de/> für alle interessierten Kreise zur Verfügung.

Ansprechpartner

**Christian Vietmeyer, Rechtsanwalt, Hauptgeschäftsführer
WSM Wirtschaftsverband Stahl- und
Metallverarbeitung e.V.**

Uerdinger Straße 58-62, 40474 Düsseldorf

Tel. 0211/95 78 68 22, Fax 0211/95 78 68 40

E-Mail: cvietmeyer@wsm-net.de, www.wsm-net.de

Termine

30. März 2017

Energiekosten mindern dank Steuerminderung

Am 30.3.2017 findet in Kehl am Rhein das Praxisseminar „Sonderregelungen bei Steuern, Abgaben und Umlagen auf den Energiebezug – Entlastungspotenziale und gesetzliche Pflichten“ bei unserem Fördermitglied ECG Energie Consulting GmbH statt.

Mehr Informationen hat Frau Hennig
(E-Mail: nhennig@wsm-net.de, Tel. 02331/9588-24).

Recht

Ein einheitliches Markenrecht in der EU

Der deutsche Gesetzgeber plant, die EU-Richtlinie (EU) 2015/2436 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2015 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Marken durch ein Markenrechtsmodernisierungsgesetz (MaMoG) umzusetzen. Ziel der Markenrechtsreform ist die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Deutschen Patent- und Markenamtes (DPMA) und der nationalen Marken in Europa. Im Wesentlichen soll Folgendes kommen:

Wegfall des Erfordernisses der grafischen Darstellbarkeit

Nach dem Gesetzentwurf müssen Marken künftig nicht mehr grafisch darstellbar sein, damit sie im Register des DPMA eingetragen werden können. Markenmelder können somit auf elektronische Darstellungsformen, wie etwa Musikdateien, zurückgreifen. Auf diese Weise soll das Markenregister für unkonventionelle Markenformen geöffnet und an die Anforderungen eines modernen Digitalzeitalters angepasst werden.



Foto: Pxeilio.de / brit berli

Manche Marken sind unbezahlbar

Transit-Regelung

Der Gesetzentwurf sieht in § 14a MarkenG-E die Einführung einer neuen Regelung für Waren im Transit und vergleichbaren Situationen vor. Damit sollen Markeninhaber künftig Waren, von denen sie glauben, dass sie ihre Markenrechte verletzen, bei der Einfuhr und der Überführung in alle zollrechtlichen Situationen, einschließlich Durchfuhr, Umladung und Lagerung, im Wege der Grenzbeschlagnahme von den Zollbehörden stoppen lassen können. Im Streit-

fall soll ein Gericht über die Rechtmäßigkeit der Maßnahme entscheiden. Die neue Transit-Regelung soll ein besonders effektives Vorgehen gegen die wachsende Produktpiraterie ermöglichen und die Rechte der Markeninhaber stärken.

Amtliches Verfalls- und Nichtigkeitsverfahren beim DPMA

Die Lösungsverfahren werden nach dem Gesetzentwurf künftig beim DPMA zentralisiert und umfassend geregelt. Gerichte, die bislang für die Geltendmachung von relativen Schutzhindernissen (ältere Rechte) und Verfallsgründen zur Löschung von Marken zuständig waren, entscheiden darüber nach dem Entwurf nur noch im Wege der Widerklage. Durch die amtlichen Verfahren soll die Expertise beim DPMA gebündelt werden.

Einführung einer Gewährleistungsmarke („Gütesiegel“)

Der Gesetzentwurf sieht die Einführung einer neuen Markenform für Gütesiegel vor. Weil Gewährleistungsmarken dem Verkehr eine bestimmte Güte der mit ihnen versehenen Waren und Dienstleistungen garantieren, sollen die erhöhten Anforderungen an die Siegelklarheit die Rechtssicherheit für die Verbraucherinnen und Verbraucher im Verkehr erhöhen.

BDI legt Arbeitshilfe für den Patentschutz in China vor

Das Thema Patentschutz in China ist ein Dauerbrenner für die deutsche Industrie. Mit dem Papier „*Patentschutz in China – Hintergrundpapier zu den Erfahrungen der deutschen Industrie*“ gibt der BDI seinen Mitgliedsunternehmen wertvolle Tipps, zum Beispiel zum Erteilungsverfahren, zur Durchsetzung des Schutzrechts und zum Rechtsschutz in China.

Ansprechpartner

Christian Vietmeyer
Rechtsanwalt
Hauptgeschäftsführer

WSM Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung e.V.

Uerdinger Str. 58-62, 40474 Düsseldorf
Tel. 0211/95 78 68 22, Fax 0211/95 78 68 40
E-Mail: cvietmeyer@wsm-net.de
www.wsm-net.de

Steuern

Neue Regeln für die Abschlussprüfung

Für Unternehmen, insbesondere für solche von öffentlichem Interesse (Public Interest Entities – PIE), gelten künftig neue Regeln im Hinblick auf ihre Abschlussprüfer. Dies sieht eine entsprechende EU-Richtlinie (AP-RiLi) und EU-Verordnung aus Mai 2014 vor, die seit dem 17. Juni 2016 in allen EU-Mitgliedstaaten gültig ist.

Die neuen Regeln greifen sowohl auf Seiten der zu prüfenden Unternehmen als auch bei den Prüfungsgesellschaften tief in die bestehenden Abläufe ein. Im Kern zielen die Regelungen darauf ab, die Qualität und Nachhaltigkeit der Prüfung zu erhöhen und die dafür notwendige Unabhängigkeit der Abschlussprüfer zu stärken.

Unterm Strich geht es dabei vor allem auch um die finanzielle und wirtschaftliche Stabilität in den Staaten der Europäischen Union. Durch die Reform, die in Deutschland durch das Abschlussprüferreformgesetz (AReG) und das Abschlussprüferaufsichtsreformgesetz (APA-ReG) umgesetzt worden ist und die für Geschäftsjahre wirksam ist, die nach dem 17. Juni 2016 beginnen, er-

hofft sich die EU eine erhöhte Transparenz und Gesetzeskonformität der Finanzinformationen von Unternehmen und Gesellschaften und unterstreicht gleichzeitig die Unabhängigkeit und die Notwendigkeit einer kritischen Grundhaltung gesetzlicher Abschlussprüfer als Kontrollinstanz.

Baker Tilly Roelfs hat die wichtigsten Neuerungen zusammengefasst. Ob ein etwaiger konkreter Handlungsbedarf durch die neue Gesetzgebung besteht, lässt sich anhand der Quick-Checks ableiten. Die zentralen Fragen dazu stehen am Ende eines jeden Kapitels.

*Kostenloser Download unter
<http://www.bakertilly.de/ueber-uns/publications/detailansicht/auf-einen-blick-eu-reform-der-abschlusspruefung/>*

Ansprechpartner

Baker Tilly Roelfs AG

Cecilienallee 6-7
40474 Düsseldorf

Tel. 0211/6901-1200

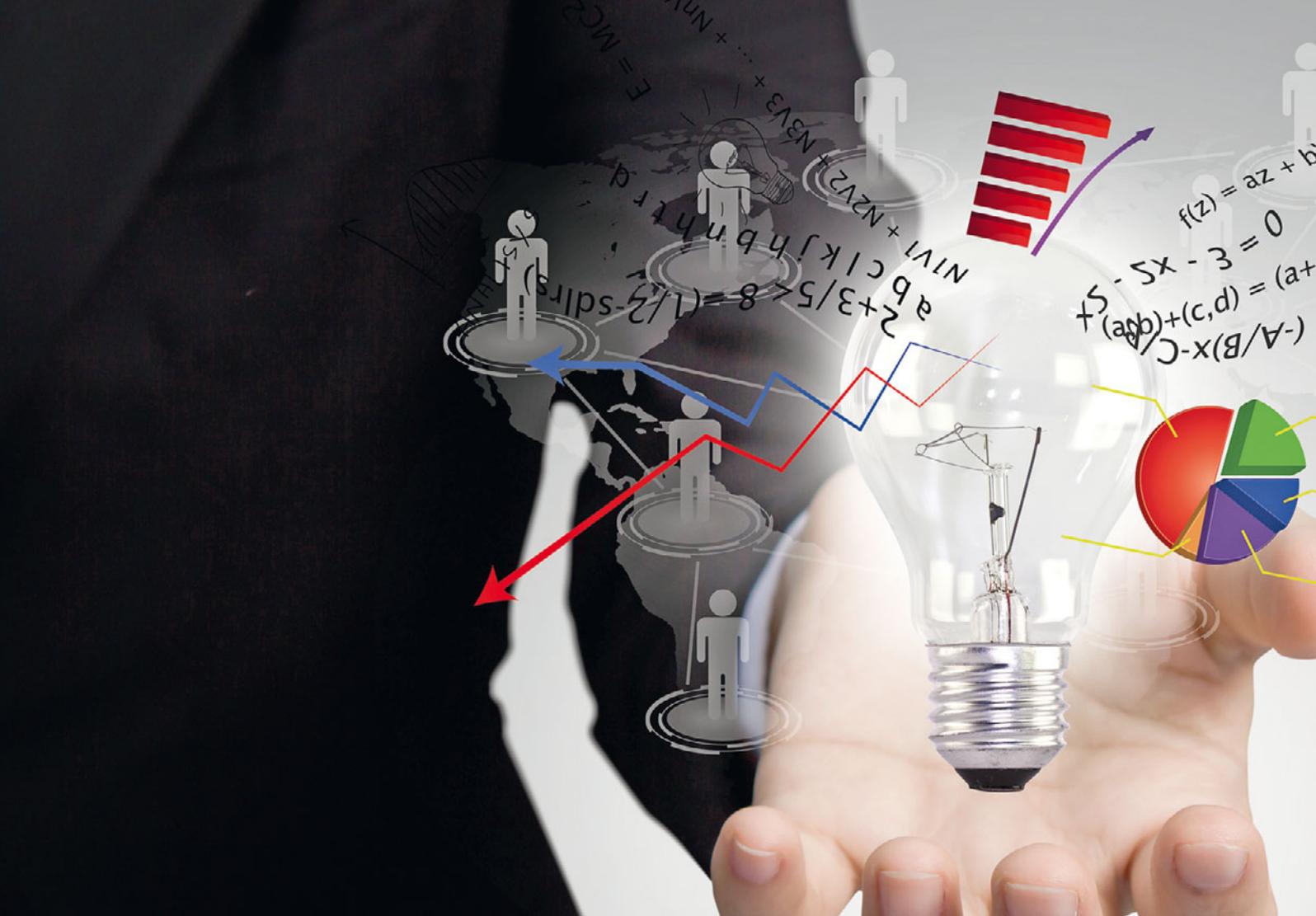
Fax 0211/6901-1216

www.bakertilly.de



Foto: Pixelio.de / BrandtMarke

Transparenz beim Jahresabschluss



Strom- und Gasrechnungen

Geld zurück durch professionelle Rechnungsprüfung

75.000 Euro zurück vom Energieversorger? Das gibt es, wenn man genau hinschaut. Denn Strom- und Erdgasrechnungen entwickeln sich zunehmend zu einem Buch mit sieben Siegeln. Dadurch steigt die Gefahr, dass Fehler unbemerkt bleiben und Unternehmen unnötig zu viel Energiekosten bezahlen.

Strom- und Erdgasrechnungen bestehen aus bis zu sechzehn verschiedenen Preisbestandteilen (Energiepreis, Netzentgelte, etliche Steuern und Abgaben), deren Beträge nicht nur mit unterschiedlichen Abrechnungsverfahren ermittelt werden. Auch die Höhe der einzelnen Preisbestandteile ändert sich jährlich. Neue Gesetzgebungen führen zudem oft dazu, dass sich die Einstufung von Betrieben in die sogenannten Letztverbrauchergruppen verändert, was wiederum Einfluss auf die Berechnung einiger Umlagen hat.

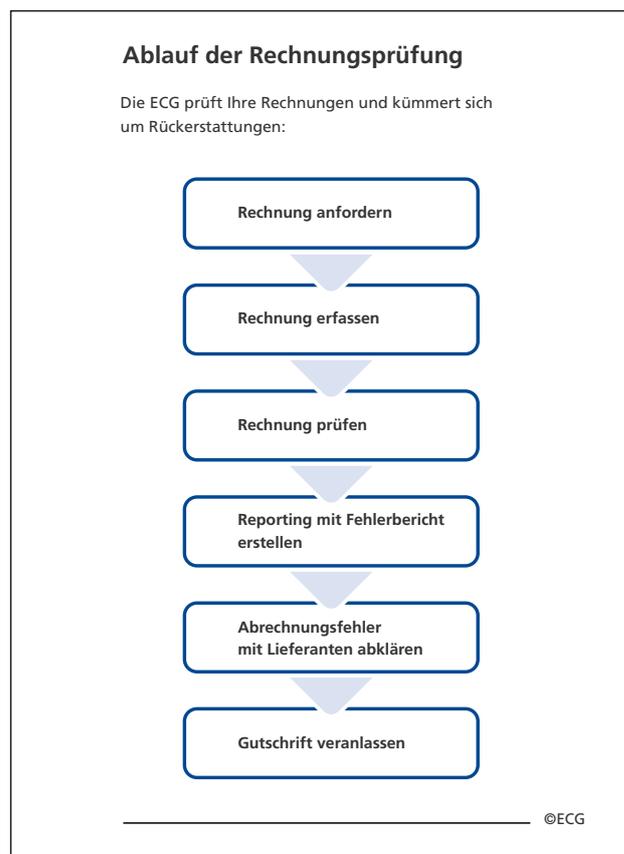
Hier noch den Überblick zu behalten, erfordert sehr spezifische und vor allem stets aktuelle Kenntnisse.

Häufig prüfen jedoch die Mitarbeiter der Finanzabteilung die anfallenden Rechnungen, von denen derartige Detailkenntnisse wahrlich nicht zu verlangen sind. So entfällt die inhaltliche Prüfung, und es wird nur rechnerisch geprüft.

Dadurch verschenken Unternehmen möglicherweise bares Geld: Unsere Beratungspraxis zeigt immer öfter, dass Energierechnungen teilweise gravierend fehlerhaft sind. Die Gründe liegen auch seitens der Energieversorger in der Komplexität der Thematik. Ferner kann es sein, dass die Netzentgelte oder der Verbrauch vom



Foto: Freepik.com / jannoon028



Netzbetreiber falsch an den Versorger übermittelt wurden oder dass der Energielieferant die Netzentgelte falsch berechnet hat. Die sinkenden Margen bei den Energieversorgern tun ihr Übriges dazu, dass die internen Prozesse für eine korrekte Rechnungsstellung fehleranfällig werden.

Jeder Verbraucher sollte daher unbedingt seine Energierechnungen im Detail prüfen. Das beginnt bei der Kontrolle des berechneten Verbrauchs und endet bei der Berechnung der einzelnen Preisbestandteile. Damit hier wirklich kein Fehler unerkannt bleibt und jede Kosteneinsparung genutzt wird, sollten Experten mit dieser Aufgabe betraut werden. Wer keine Profis in seinen Reihen hat oder den Zeitaufwand scheut (es müssen nicht nur das Wissen aktuell gehalten sondern auch jeden Monat die Rechnungen für alle Zählpunkte geprüft werden), kann Dienstleister wie ECG beauftragen.

ECG prüft für mehr als 2.000 Kunden die energiewirtschaftlichen Abrechnungen und erwirkt regelmäßig nennenswerte Gutschriften. Beispielsweise haben unsere Experten bei einem Lebensmittel-Hersteller mit einem Erdgasverbrauch von 1,2 Millionen Kilowattstunden falsche Preise bei den Netznutzungsentgelten iden-

tifiziert und erzielten dadurch eine Gutschrift in Höhe von 75.000 Euro beim Gaslieferanten. Der Lebensmittelhersteller musste ECG hierfür lediglich die Rechnungen zur Verfügung stellen, erhielt einen Fehlerbericht seitens ECG und schließlich eine Korrekturrechnung inklusive Gutschrift vom Versorger, mit dem gesamten Abwicklungsprozess hatte er nichts zu tun. Für Unternehmen stellt dieses Vorgehen somit nicht nur ein lohnendes, sondern auch ein höchst effizientes Verfahren dar, mit dem sie weitere Sicherheit in Kostenfragen gewinnen.

Informationen zur energiewirtschaftlichen Rechnungsprüfung durch ECG unter http://www.energie-consulting.com/download/ECG_Rechnungspruefung.pdf



Ansprechpartner
Dr. Jürgen Joseph
ECG Energie Consulting GmbH
Wilhelm-Leonhard-Straße 10
77694 Kehl-Goldscheuer
Tel. 07854/9875-0
E-Mail: info@ecg-kehl.de

Business Continuity

Damit es weitergeht – egal, was passiert

Es gibt viele Gründe, warum die Produktion in Deutschland plötzlich unterbrochen werden könnte. Unternehmen sollten sich aktiv schützen.



Ein Brand im Maschinenraum, Pandemien, der Ausfall von Schlüsselpersonal oder Flutkatastrophen sind nicht vorhersehbare Ereignisse, die keine Zeit für Vorbereitungen lassen. Mit der Globalisierung breiten sich Wirtschaftskrisen schneller aus. Ausschlaggebend dafür sind unterschiedliche Faktoren wie die starke Abhängigkeit von IT-gestützten Prozessen, von Öl und Rohstoffen und von den extrem störanfälligen globalen Lieferketten. Für Unternehmen, die sich möglichst effektiv gegen Ausfälle schützen können, gibt es eine Lösung: Business Continuity Management (BCM)

Die Versicherungsindustrie in Deutschland legt hohen Wert auf Prozessqualität sowie existente und stabile Managementsysteme. Mit dem Business Continuity Management bauen Unternehmen ein leistungsfähiges Notfall- und Krisenmanagement zur Bewältigung definierter Ausnahmesituationen auf. Ziel ist es, wichtige Geschäftsprozesse so abzusichern, dass der Betriebsablauf selbst in kritischen Situationen oder Notfällen nicht oder nur so kurz wie möglich unterbrochen wird. Damit bleibt die wirtschaftliche Existenz des Unternehmens gesichert.

Die Vorteile eines Business Continuity Systems:

- ▶ deutlich kürzere oder keine Betriebsunterbrechung
- ▶ Minimierung der Verluste durch Fixkosten
- ▶ Lieferverzug oder -ausfall verhindern und damit verbundene Vertragsstrafen vermeiden
- ▶ Abwanderung von Kunden so gering wie möglich halten
- ▶ Imageschaden vermeiden oder begrenzen

So geht's – die wichtigsten Schritte

Festlegung der Schwerpunkte des Business Continuity Managements:

1. Definieren, welche Zwischenfälle für das Unternehmen die stärksten negativen Auswirkungen haben,
2. Ordnen möglicher Zwischenfälle nach Priorität,
3. Festlegen der Maßnahmen.

Produktivität sichern – durch Betriebliches Gesundheitsmanagement

Mobbing und Burnout belasten das größte Kapital im Unternehmen: die Mitarbeiter. Mit der Erweiterung des Managementsystems um den Aspekt Gesundheit wird eine vitale Unternehmenskultur gefördert, die sich deutlich auf ein positives Image und den Unternehmenserfolg auswirkt.

Der Ablauf im Einzelnen

So erstellen Sie für Ihren Betrieb und für Ihre Mitarbeiter einen individuellen Notfallplan. Machen Sie Betroffene zu Beteiligten – beziehen Sie Ihre Mitarbeiter in das System ein:

Schritt 1:

Definieren Sie BCM-Strategie und die Hauptziele.

Schritt 2:

Legen Sie fest, welche Prozesse existenziell für den Erhalt des Betriebsablaufs sind und wie lange diese maximal unterbrochen werden dürfen. Setzen Sie entsprechend Prioritäten für die Wiederherstellung der Prozesse und fassen Sie diese in einem Plan zusammen.

Schritt 3:

Legen Sie Schlüssel-Risiken fest und binden Sie sie in den Notfallplan ein.

Schritt 4:

Erstellen Sie einen unternehmensspezifischen Handlungs- und Notfallplan, der folgende Punkte umfasst:

- ▶ Verantwortlichkeiten während und nach dem Zwischenfall
- ▶ interne und externe Kommunikation
- ▶ Vorgehensweise beim Verlust von Schlüsselpersonal

Schritt 5:

Kommunizieren Sie intern (Schulung der Mitarbeiter).

Schritt 6:

Testen Sie die Pläne in verschiedenen Szenarien, bezogen auf die definierten Risiken.

Schritt 7:

Überprüfen Sie Ihr Business- Continuity-Konzept und überarbeiten Sie die Pläne.

Schritt 8:

Kommunizieren Sie extern.

ISO 22301 – Risiken aktiv absichern

Nachdem das Business Continuity Management eingeführt ist, ist die erfolgreiche Zertifizierung nach ISO 22301 der konsequente Schritt. So können Unternehmen auf Betriebsunterbrechungen optimal reagieren.

Die ISO 9001 ist die ideale Grundlage für den Aufbau von Business Continuity. Die Definition der Unternehmensprozesse ist die Basis, um Risiken zu identifizieren. Das vereinfacht die Definition von Kernprozessen – ein Schlüsselfaktor für den Aufbau eines BCM.

Standards	Die Uhr tickt		Der Countdown läuft		Risikieren Sie Ihre Zertifizierung nicht	
	2017	2018	2019	2020	2019	2020
ISO 9001: 2015						
ISO 14001: 2015						
AS 91XX: 2016 series	Jan 2017 Alle Audits nach neuem Standard					
IATF/ITS 16949: 2016	Oktober 2017 Alle Audits nach neuem Standard					
ISO/TS 22163: 2017	May 2017 Vorläufige Verifizierung					
ISO 45001: 201X						June 2020 Finalisier. Verifizierung
ISO 27001: 2013 (ISO 27001: 2013 Assessment)						
ISO 13485: 2015					March 2019 Alle Audits nach neuem Standard	
SA 8000	September 2017 Alle Audits nach neuem Standard					
EU MRV					April 2019 End Verifizierung (Erneuerung des)	
EU MDR / IVDR						May 2020 Finalisier. Verifizierung
MDSAP	Jan 2017 Vorläufige Verifizierung					
ISO 50001: 2019	June 2017 ISO 50001 erweitert				June 2018 ISO 5001 erweitert	January 2019 Vorläufige Verifizierung

Diese Übersicht basiert auf öffentlich zugänglichen Informationen – Änderungen vorbehalten

Die ISO 14001 Umwelt- und Klimaschutznorm bietet für jede Branche und Unternehmensgröße viele Vorteile:

- ▶ sichert die Erfüllung rechtlicher Vorgaben
- ▶ regelt den effizienten Einsatz von Ressourcen
- ▶ verhindert Umweltschäden
- ▶ vermeidet Betriebsunterbrechungen durch Umweltschäden

Risikomanagement – Schwachstellen erkennen

Mit dem KonTraG (Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich) werden Vorstände von AGs und Geschäftsführer einiger GmbHs gesetzlich verpflichtet, ein umfassendes Risikomanagement einzurichten, um sich zum Beispiel gegen Gefahren wie Lieferausfälle abzusichern. Dazu gehören auch Analyse und Dokumentation der Prozessorganisation. Das ist charakteristisch für zertifizierte Managementsysteme.

Zurzeit befinden sich zahlreiche wichtige ISO-Normen in der Überarbeitung. Die Übersicht oben auf dieser Seite (ohne Gewähr) zeigt den Stand der Dinge.

Weitere Informationen können kostenlos bei LRQA angefordert werden.



Ansprechpartner

Carl Ebelshäuser
Marketing Manager Central Europe

Lloyd's Register LRQA

Adolf-Grimme-Allee 3
50829 Köln
0221/ 96757705
Carl.Ebelshaeuser@lrqa.com

Industrielle Versicherungen XVII

Pay As You Drive – gut Fahren zahlt sich aus

Eine neue Art von Kraftfahrzeug-Versicherungen macht von sich reden. Die Kosten passen sich der tatsächlichen Nutzung an und werden über Telemetriedaten erhoben.

Ein Fuhrpark kostet Geld – und zwar auch dann, wenn sich kein Rad dreht und kein einziger produktiver Kilometer zurückgelegt wird. Zu den Kosten für Leasing und Werkstatt addieren sich die für notwendige Kfz-Versicherungen.

Allerdings gibt es eine Entwicklung, die der recht statischen Ermittlung dieser Prämien ein Ende bereiten könnte. Das Stichwort in diesem Zusammenhang lautet „PAYD“, was für „Pay As You Drive“ und eine komplett

neue Art von Kfz-Versicherung steht. Denn anders als bisher passen sich die Kosten der Absicherung der tatsächlichen Nutzung flexibel an. Faktoren, die diese Kosten bestimmen, sind neben den zurückgelegten Kilometern nun auch die Fahrweise, die Tageszeiten, zu denen das Fahrzeug bewegt wird und die Art der befahrenen Straßen.

All diese Telemetriedaten werden durch spezielle Nachrüst-Boxen im Auto erhoben und gesammelt. Über eine App, die jeder PAYD-Nutzer auf seinem Smartphone in-



stallieren muss, werden die Daten dann entweder direkt an den Versicherer oder einen von ihm beauftragten Dienstleister weitergeleitet. Dort wiederum wird ein sogenannter Score errechnet, der widerspiegelt, wie risikoreich das eigene Fahrprofil ist. Auf Grundlage des Scores wird dann die Höhe der zu zahlenden Prämie ermittelt.

Hohes Sparpotenzial

Was in Deutschland eher nach Zukunftsmusik klingt, ist in Ländern wie den USA, Großbritannien oder Italien bereits Realität. Hier haben es PAYD-Pilotprojekte nicht nur zur Marktreife gebracht, sondern entsprechende Tarife konnten mittlerweile einen erheblichen Marktanteil bei den Kfz-Versicherungen erreichen.

Während Kritiker vor dem „gläsernen Autofahrer“ warnen und den Datenschutz in Gefahr sehen, liegen die (Kosten-)Vorteile von PAYD-Tarifen auf der Hand. Denn angepasst fahrenden Kfz-Besitzern bieten sie ein zum Teil hohes Prämien-Einsparpotenzial. Für Raser wird es auf der anderen Seite eng – beziehungsweise teuer. Denn eine

riskante und zu forsche Fahrweise wird durch das System abgestraft. Folge: Ihre Beiträge steigen.

Gerade für Fahranfänger und Gelegenheitsfahrer kann sich PAYD lohnen, da diese von einer pauschalen Kfz-Versicherung kaum profitieren. Noch nicht abzusehen ist, wie sich die klassische Kfz-Versicherung entwickeln wird, wenn potenziell gute Fahrer aus dem Versichertenkollektiv ausscheiden und über PAYD ein eigenes Kollektiv aus guten Fahrern bilden. Eine Folge könnte eine negative Risikoselektion sein, welche dazu führt, dass die klassische Kfz-Versicherung teurer werden könnte. Dies scheint aber aktuell noch ein Thema für die ferne Zukunft zu sein, da PAYD-Lösungen noch keine relevanten Marktanteile in Deutschland haben.

PAYD-Angebot wird wachsen

Unabhängig von den aktuell kontrovers diskutierten Vor- und Nachteilen gehen Experten davon aus, dass in Deutschland die Anzahl von PAYD-Angebote weiter wachsen wird. Einer der Treiber dieser Entwicklung wird das sogenannte eCall-System sein, das ab dem 18. März 2018 in jedem Neufahrzeug in der EU verbaut sein muss. Denn neben Unfall- und Pannen-Notruf-Funktionen werden die eCall-Systeme die bereits beschriebenen Telemetrie-Funktionen gleich mit an Bord haben.

Es wird deutlich, dass die technische Entwicklung der Digitalisierung und Industrie 4.0 auch die Versicherungsbranche erreicht hat und dass die Versicherer nun ausloten, was technisch möglich ist. Der Schritt vom Pay-As-You-Drive hin zum Pay-As-You-Use für Maschinen ist dann gar nicht mehr so weit, zumal die neuen Maschinengenerationen alle nötigen Sensoren von Haus aus mitbringen, um eine individuelle Versicherungslösung mit Daten zu versorgen. Jedoch sind diesbezüglich aktuell keine Marktbestrebungen der Versicherer bekannt.



Ansprechpartner
Dennis Gottschalk
VSM Versicherungsstelle Stahl- und Metallverarbeitung GmbH
Hohenzollernstr. 2
44135 Dortmund
Tel. 0231/5404-521
Fax 0231/5404-7521
E-Mail: dennis.gottschalk@leue.de

So einfach war Stahl kaufen noch nie!



shop.salzgitter-mannesmann-stahlhandel.de



e-WORLD
SYSTEME. SERVICE. STAHL. DIGITAL.



**SALZGITTER
MANNESMANN
STAHLHANDEL**

Ein Unternehmen der Salzgitter Gruppe