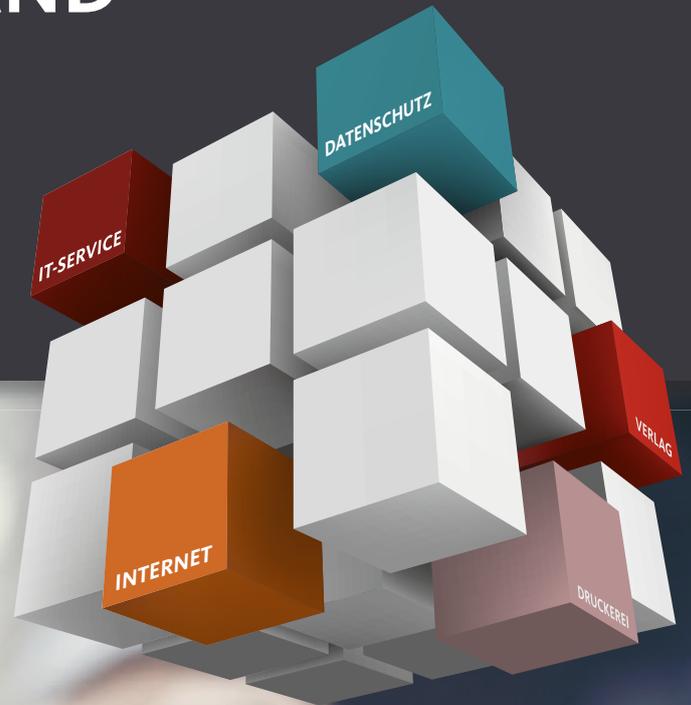


WSM Nachrichten



**BRÖCKELNDE INFRASTRUKTUR:
Höchste Zeit für
schnelle und
mutige Beschlüsse**

ALLES AUS EINER HAND MADE IN BERLIN RHEINBACH



Als Medienhaus mit dem Standort Rheinbach und der Betriebsstätte Berlin sind wir stolz darauf, dass unsere Qualität in ganz Deutschland geschätzt wird.

Wie können wir Ihnen helfen?



Union Betriebs-GmbH

Rheinbach: Egermannstraße 2 | 53359 Rheinbach
Telefon 02226 802-0 | Telefax 02226 802-111
info@ubgnet.de

Berlin: Klingelhöferstraße 8 | 10785 Berlin
Telefon 030 220 70-271 | Telefax 030 220 70-279
www.UBG365.de





**Wirtschaftsverband Stahl-
und Metallverarbeitung e.V.**

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: Jürgen von Meer

Redaktion

Christian Vietmeyer (WSM/v.i.S.d.P.)
Christine Demmer (UBG)

Projektleitung (UBG)

Sonja Bach-Meiers (UBG)
Telefon: +49 (0)30 / 22 070-271
E-Mail: sonja.bach-meiers@ubgnet.de

Anzeigenverwaltung

Claudia Kuchem (UBG)
Telefon: +49 (0)2226-802-213
Telefax: +49 (0)2226-802-222
E-Mail: claudia.kuchem@ubgnet.de

Titelfoto

www.AdobeStock.com / Sergey Nivens

Schmuckgrafiken

www.Freepik.com

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 2020

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



zunehmend arbeitsteilige Produktionscluster, eine immer beweglichere Gesellschaft und sich wandelnde Transport- und Mobilitätstechnologien stellen rasant wachsende Anforderungen an alle Verkehrsnetze. In keinem anderen Land dürfte der Zusammenhang von Wohlstand und leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur stärker ausgeprägt sein als in Deutschland. Angesichts der Kapazitätsengpässe in den Verkehrsnetzen und dem schlechten Zustand unzähliger Brücken und Straßen besteht trotz des inzwischen verstetigten Investitionshochlaufs des Bundes nach wie vor Handlungsbedarf.

Fest steht, dass in Deutschland die Umsetzung von Infrastrukturvorhaben inzwischen weniger eine Frage des Geldes ist als vielmehr eine Frage der Zeit. Das in den letzten Jahren erreichte Investitionsniveau wurde im Bundeshaushalt 2020 gehalten. Für die folgenden Jahre sieht die Finanzplanung eine weitere Steigerung der jährlichen Investitionsmittel für alle drei Verkehrsträger auf mehr als 17 Milliarden Euro im Jahr 2023 vor.

Wohin es führt, wenn Investitionen in den Erhalt und in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur je nach Kassenlage getätigt werden, zeigen heute Tausende von maroden Brücken und eine extrem hohe Zahl an verkehrsbehindernden Baustellen. Während bei der Finanzierung also Kontinuität gefragt ist, müssen wir Tempo bei der Umsetzung machen: Überlange Planungs- und Genehmigungsverfahren verhindern, dass die zur Verfügung stehenden Mittel auch tatsächlich verbaut werden können. Regelmäßig kommt es bei der Schiene und den Wasserstraßen dazu, dass die vom Deutschen Bundestag genehmigten Finanzmittel nicht ausgegeben werden können. Wenn die Anlaufschwierigkeiten bei der neu gegründete Autobahn GmbH des Bundes nicht ausgeräumt werden, wird dies bald auch für die Straße gelten.

Das im November 2018 verabschiedete Gesetz zur Planungsbeschleunigung war ein erster Schritt in die richtige Richtung, kratzte aber nur an der Oberfläche. Das im Herbst 2019 auf den Weg gebrachte Maßnahmengesetz soll nun für einige Pilotprojekte die Schaffung von Baurecht durch Parlamentsbeschluss ermöglichen. Die dritte Initiative des Verkehrsressorts in der 19. Legislaturperiode, das Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich, wurde im Zuge der Ressortabstimmung im November 2019 um seinen wirksamsten Hebel beschnitten: Die angesichts überlanger Gerichtsverfahren und endloser Gutachterschlachten notwendige Wiedereinführung der materiellen Präklusion. Die Evaluation des Umwelt- und Planungsrechts hin auf die zentralen Beschleunigungspotenziale darf inzwischen als weitgehend abgeschlossen gelten.

Die Stellschrauben sind bekannt. Was fehlt, ist politischer Mut zur Umsetzung. Indes existieren auch zahlreiche Hebel, die außerhalb der Gesetzgebung liegen: Das Personal in den Genehmigungsbehörden muss aufgestockt und die europäischen Rahmenbedingungen verbessert werden.

Ich lade Sie herzlich ein, zu diesen und anderen Themen mehr in dieser ersten Ausgabe der WSM Nachrichten im Jahr 2020 zu lesen!

Christian Vietmeyer
Christian Vietmeyer



INHALT

WSM Nachrichten 01 2020

■ AKTUELLES AUS WIRTSCHAFT & POLITIK

- 6 WSM IM GESPRÄCH MIT **KLAUS VOUSSEM, MDL**
„Am Geld soll es nicht scheitern“
- 10 VERKEHRSMINFRASTRUKTUR
Auf der Suche nach Auswegen aus der Instandhaltungskrise
- 14 DREI FRAGEN AN...
Dipl.-Volkswirt Achim Beerheide,
Wirtschaftsvereinigung Stahl

■ AUS DER BRANCHE

- 17 WSM KONJUNKTUR
Produktion geht im Jahr 2019 um 4,6 Prozent zurück
- 19 DER EUROPÄISCHE GRÜNE DEAL
BDI-Bewertung des Maßnahmenpakets der EU-Kommission
- 22 CO₂-GRENZWERTE
Ein weiteres Handicap für den Investitionsstandort
Deutschland
- 26 BÜNDNIS FAIRE ENERGIEWENDE
25 Euro je Tonne? Nur bei Entlastung der Industrie!

■ WSM INTERN

- 27 TERMINE
- 27 24. ZULIEFERFORUM DER ARGEZ
Klares Plädoyer für den deutschen Mittelstand
- 29 WSM-UMWELT- UND ENERGIETAG
Kein Ende der Fahnenstange in Sicht

■ NEUES AUS UNSEREM VERBÄNDENETZWERK

- 32 BDI LEGT STELLUNGNAHME ZUM KOHLEAUSSTIEGSGESETZ VOR
- 33 ORGALIM POSITIONIERT SICH ZUM EUROPEAN GREEN DEAL

■ FÜR DIE BETRIEBSPRAXIS

- 34 RECHT
- 36 NEUE VDA-BÄNDE
Auf dem Weg zur harmonisierten Qualität
- 40 PRIVATE EQUITY
Mehr Sprungkraft für den Mittelstand
- 42 ENERGIESTROMERZEUGUNG
Blockheizkraft und Fotovoltaik: Investitionen,
die sich lohnen können
- 46 INDUSTRIELLE VERSICHERUNGEN (XXIX)
Die Zukunft des Transports



Foto: AdobeStock.com / den-belitsky

WSM IM GESPRÄCH

„Am Geld soll es nicht scheitern“

Klaus Vossemer, MdL
ist verkehrspolitischer
Sprecher der CDU im
nordrhein-westfälischen Landtag

Nach langer Zeit investiert die Landesregierung wieder in die Verkehrsinfrastruktur – mit 2,93 Milliarden Euro in 2020 sogar eine Rekordsumme. Wo liegen die Prioritäten?

Vossemer: Für uns ist Mobilität eine entscheidende Voraussetzung für Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand in Nordrhein-Westfalen. Dafür braucht es aber eine moderne und leistungsfähige Infrastruktur. Die NRW-Koalition setzt daher ressortübergreifend und ideologiefrei auf drei Schwerpunkte: auf den Erhalt, die Modernisierung und den bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Zur Staubekämpfung haben wir zusätzliche Investitionen in den Verkehrshaushalt eingebracht, um Bauprojekte schneller planen und früher beginnen zu können. Zur Wahrheit gehört aber auch, dass Versäumnisse der Vergangenheit nicht so schnell aufgearbeitet werden können. Am Geld soll es nicht scheitern, denn es stehen genug Bundesmittel zur Verfügung – und diese werden auch gebraucht. Was uns dagegen fehlt sind, Planungskapazitäten, also fertig geplante Projekte, die wir nur noch finanzieren müssten.

Erste Erfolge können wir bereits verzeichnen: Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen hat im vergangenen Jahr nochmal mehr Umsatz gemacht als im Vorjahr. 1,47 Milliarden Euro flossen im Jahr 2019 in Autobahnen und Bundesstraßen in Nordrhein-Westfalen. Hierin enthalten sind 74,9 Millionen Euro, die NRW – über die

ursprüngliche Zuweisung des Bundes hinaus – zusätzlich für die Bundesfernstraßen abgerufen hat. Von 2016 bis 2019 gab es eine Steigerung des Umsatzes um 33 Prozent. Aber auch in die Landesstraßen wurden Rekordsummen investiert: Hier waren es 256,7 Millionen Euro. Das sind 13,2 Millionen mehr als 2018. Der größte Anteil mit 182,6 Millionen Euro wurde für die Erhaltung ausgegeben. 50,9 Millionen wurden in den Neubau investiert. Von 2016 bis 2019 stiegen die Investitionen in Landesstraßen um 45 Prozent.

Die Verkehrsinfrastruktur ist das Fundament für Mobilität und wirtschaftliche Entwicklung. Wie kann man diese stärken und gleichzeitig die Umweltbelastung zurückdrängen?

Voussem: Unser zentrales Ziel für mehr Klimaschutz ist eine Verbesserung des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV). Denn ein besseres ÖPNV-Angebot ist eine Voraussetzung dafür, dass Menschen besser mobil sind und dass Mobilität sauberer wird. Wir machen den ÖPNV aber nur attraktiv, wenn die Qualität des Angebots stimmt. Anders gesagt: Mit einem unpünktlichen Zug möchte niemand fahren. Daher bekommen wir etwa die Pendler nur von der Straße auf die Schiene, wenn das Angebot qualitativ überzeugt.

2019 hat der Bundesrechnungshof bemängelt, dass noch im Jahr 2016 – also zur Zeit der Vorgängerregierung – die für den ÖPNV zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel nicht ausreichend verplant und mithin große Ausgabereste gebildet wurden. Daher startete das nordrhein-westfälische Verkehrsministerium im November 2019 eine breit angelegte ÖPNV-Offensive mit einer Vielzahl von Projekten, die den ÖPNV überall im Land verbessern werden. Alle bis 2031 zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel werden in den ÖPNV investiert. Mittel, die nach Abzug aller festen Kosten frei verwendet werden können, nutzt das Land für die ÖPNV-Offensive. Es soll kein Geld aus Berlin mehr liegen bleiben.

So stellen wir etwa eine Milliarde Euro bis zum Jahr 2031 für die dringend notwendige Erneuerung der Stadt- und Straßenbahnen zur Verfügung. Davon fließen 77 Millionen Euro bereits in 2020. Rund 100 Millionen Euro fließen in den nächsten zwölf Jahren in Schnellbus-Linien im ländlichen Raum. Eine wichtige Ergänzung des öffentlichen Nahverkehrs können On-demand-Verkehre sein. Sie sind eine Art Shuttle-service per Smartphone-App. Für die Etablierung der On-demand-Verkehre sind 120 Millionen Euro eingeplant. Rund 190 Millionen Euro investiert Nordrhein-Westfalen gemeinsam mit der Bahn und den Aufgabenträgern in ein robustes Schienennetz. Das Land unterstützt damit die Bahn bei der Ertüchtigung von Gleisen für mehr Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im regionalen Netz.

Für ein besseres Angebot im ÖPNV ist die Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken ein weiterer wichtiger Baustein der ÖPNV-Offensive. Zum Beispiel sind für Bau und Betrieb von

Strecken der Westfälischen Landeseisenbahn und der Teutoburger Waldeisenbahn insgesamt 140 Millionen Euro eingeplant. In der Umsetzung sind bereits die Hertener Bahn, die Bördebahn und die Niederrheinbahn zwischen Moers und Kamp-Lintfort.

Ein großes Problem beim Straßenausbau sind die zu langen Genehmigungsverfahren. Wie werden wir hier schneller?

Voussem: Auch bei den Planungen habe wir das Tempo verschärft. Es gibt mehr Personal und mehr Geld für Planungsleistungen externer Ingenieurbüros. Der Bund hat zudem vor Kurzem das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz verabschiedet, welches Planungen ebenfalls beschleunigen soll. Das NRW-Justizministerium hat zudem initiiert, dass der Bund Änderungen an der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) diskutiert. Ein Weg ist die erstinstanzliche Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte in bestimmten Planfeststellungsverfahren. Auch die Einrichtung spezieller Wirtschafts- und Planungsspruchkörper könnte Verwaltungsgerichte entlasten und schnellere Ergebnisse in Verfahren zur Plangenehmigung liefern. Es braucht jedoch keine grundlegende Reform, sondern mehr punktuelle Verbesserungen.

Woher sollen die zur Straffung und Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren benötigten Fachkräfte kommen?

Voussem: Leider ist es in der Tat so, dass der Fachkräftemangel nicht nur Handwerksunternehmen und die Industrie betrifft, sondern auch den öffentlichen Dienst. Geld und freie Stellen sind vorhanden, es fehlen nur die Bewerber. Wir wollen daher auf der einen Seite über Werkstudenten neue Mitarbeiter binden. Studierende sollen noch während ihres Studiums bereits in das Verkehrsministerium reinschnuppern, in der Hoffnung, dass sie nach ihrem Studium auch bleiben. Ein weiterer Baustein ist mehr Werbung für den öffentlichen Dienst, denn oftmals sind uns die Unternehmen im Wettbewerb um die Absolventen noch einen Schritt voraus. Dies wollen wir ändern.

Stahlverarbeiter brauchen eine pünktliche Belieferung mit Stahl. Werden Schwertransporte in Zukunft eingeschränkt?

Voussem: Für den Erhalt unseres Wirtschaftsstandorts ist der Gütertransport enorm wichtig. Der weitaus größte Teil des Güterverkehrsaufkommens in Deutschland sowie in Nordrhein-Westfalen wird nach wie vor über die Straße abgewickelt. Dies gilt auch für Transporte, deren Gewichte oder Abmessungen die Grenzen des genehmigungsfreien Verkehrs gemäß der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) überschreiten, die sogenannten Großraum- und Schwertransporte. Die Versäumnisse von Rot-Grün, zu wenig in die Infrastruktur investiert zu haben, werden jeden Tag deutlich am Zustand unserer Brücken. Wir wollen nicht, dass Schwer-



ZUR PERSON

Klaus Vossemer, MdL, geboren 1970 in Euskirchen, ist seit 2010 direkt gewählter CDU-Landtagsabgeordneter für den Wahlkreis 8 Euskirchen I. Seit 2014 ist er verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Landtagsfraktion NRW. ■

transporte eingeschränkt werden, wir müssen auf der anderen Seite aber auch unsere Infrastruktur im Auge haben, denn kaputte Straßen und Brücken helfen niemandem. Daher setzen wir neben einem verstärkten Erhaltungsprogramm auf die Digitalisierung von Prozessen, um so die Transporte möglichst transparent und ressourcenschonend abzuwickeln.

Wir haben daher das Gesamtsystem „Verfahrensmanagement Großraum- und Schwertransporte“ – VEMAGS (VV-VEMAGS) weiterentwickelt. VEMAGS ist das internetbasierte Online-Genehmigungsverfahren der 16 Bundesländer und des Bundes für Großraum- und Schwertransporte. Es bildet sämtliche Schritte des Erlaubnis- und Genehmigungsverfahrens für Großraum- und Schwertransporte von der Antragstellung bis zur Bescheidzustellung transparent in Echtzeit und komplett elektronisch über eine zentrale Datenbank ab, auf die über das Internet zugegriffen wird. In Nordrhein-Westfalen wird VEMAGS inzwischen nahezu flächendeckend eingesetzt.

Wenn der LKW-Verkehr die Straßen überlastet, wie bekommen wir dann den Güterverkehr zurück auf die Schiene?

Vossemer: Indem wir der Deutschen Bahn und anderen Betreiberfirmen, sogenannten nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) helfen, ein gutes Angebot für den Güterverkehr auf Schienen bereitzuhalten. Auch hier ist es doch so: Wenn es vor Ort ein gutes Angebot gibt, dann nutzen es die Unternehmen auch für den Warentransport. Daher sind Investitionen in die Schiene immer auch Investitionen in unsere Wirtschaft. Deshalb haben wir uns bereits 2018 dazu entschieden, die NE-Bahnen beim Erhalt und Ausbau ihres Schienennetzes zu fördern, eben-

so wie es der Bund für die Deutsche Bahn (DB) macht. Daneben liegt unser Fokus nicht nur auf der Eisenbahn, sondern auch auf den Wasserwegen und der Schifffahrt in NRW.

Gutes Stichwort. Die heißen Sommer, das Niedrigwasser und die nicht überall ausgebauten Zuwegungen zu den Häfen schränken das Leistungspotenzial des Verkehrsträgers Schifffahrt erheblich ein. Über die Wasserwege bekamen wir im letzten Sommer keinen Stahl mehr. Welche Lösungen sind in Sicht?

Vossemer: Der Binnenschifffahrt kommt insbesondere in Nordrhein-Westfalen bei dem Transport von Rohstoffen und Gütern eine herausragende Rolle zu. Sie ist für den Wirtschafts- und Industriestandort enorm wichtig. Gleichzeitig stellt der Transport von Gütern auf Wasserwegen im Verkehrsmittelvergleich die effizienteste und umweltfreundlichste Form dar.

Ziel der NRW-Koalition ist es, die bereits heute hohe Bedeutung des Wasserverkehrs nicht nur zu sichern, sondern weiter auszubauen. Auf diese Weise soll ein Anreiz zur Entlastung anderer Verkehrsträger geschaffen werden. Ähnlich wie bei Straßen und Schienen gilt auch für die Wasserwege in Nordrhein-Westfalen, dass sie in der Vergangenheit vernachlässigt wurden und dadurch ein massiver Sanierungsstau entstanden ist. In der Folge ist ihre Nutzbarkeit heute durch zahlreiche Ausfälle wasserinfrastruktureller Einrichtungen wie Schleusen oder Kanäle eingeschränkt. Wir werden daher auf der einen Seite in die Instandsetzung von Schleusen und Spundwänden investieren, um die bestehende Wasserinfrastruktur zu erhalten. Auf der anderen Seite wollen wir eine zügige Realisierung laufender Bundesverkehrswegeplan-Projekte sowie den Beginn weiterer Projekte, etwa die Abladeoptimierung und Sohlenstabilisierung zwischen Duisburg und Stürzelberg. Unser Minister Hendrik Wüst hat sich bereits erfolgreich beim Bund dafür eingesetzt, die Ingenieurstellen bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) aufzustocken.

Was wird zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung der norddeutschen Seehäfen an Wasserwege, Straßen und das Schienennetz in Nordrhein-Westfalen unternommen?

Vossemer: Der Großteil des Warenverkehrs nach NRW läuft über die ZARA-Häfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam. Daher ist es für NRW von großer Bedeutung, die Anbindung an diese Häfen zu gewährleisten. Dazu gehört etwa der Ausbau des dritten Gleises in Fortführung der „Betuwe-Linie“ zwischen Emmerich und Oberhausen. Weitere wichtige Routen sind die Hansa-Linie entlang der A1 oder die Bahnverbindung Münster-Lünen. Hier gilt es, diese Strecken weiterhin instand zu halten und Engpässe zu beseitigen

Wir danken Ihnen für das Gespräch. ■

WSM-PARTNER

Gemeinsam stark!

FINANZIERUNG



**Deutsche Bank AG
Verbände und Institutionen**
Große Gallusstraße 10-13
60311 Frankfurt

Dr. Alexander Winkler

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

UNTERNEHMENSBERATUNG



VIA Consult

**VIA Consult GmbH &
Co. KG**
Martinstraße 25
57462 Olpe/Biggese

Guido Solbach

Tel.: +49 (0) 2761 83668-14
Fax: +49 (0) 2761 83668-24
g.solbach@via-consult.de

UNTERNEHMENSBERATUNG



hahn,consultants gmbh
Memeler Straße 30
42781 Haan

Holger Hahn

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

INDUSTRIELLE VERSICHERUNGEN

**VSM Versicherungsstelle
Stahl- und
Metallverarbeitung GmbH**
Hohenzollernstraße 2
44135 Dortmund



Günter Hennig

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

ENERGIEBERATUNG

**ECG Energie Consulting
GmbH**
Wilhelm-Leonhard-Straße 10
77694 Kehl-Goldscheuer



Prof. Dr. Jürgen Joseph

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

VERKEHRSMFRASTRUKTUR

Auf der Suche nach Auswegen aus der Instandhaltungskrise

Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur sind seit dem Jahr 2000 große Rückstände aufgelaufen. Dabei werden die Verkehrswege immer intensiver genutzt. Es gibt aber auch positive Tendenzen. Der Bund hat die Ausgaben für die Bundesfernstraßen gesteigert, und die Vorlagen für den Finanzplan bis 2024 lassen weitere Erhöhungen erwarten. Die Etats werden aber nur dann weiter steigen, wenn es gelingt, das Geld in Bauleistungen umzuwandeln. Und an dieser Stelle hapert's. Denn die Unterfinanzierung hatte andere Probleme überdeckt, die nun die Flaschenhalse darstellen. Es gilt daher nicht nur die Gelder zu sichern, sondern auch die Defizite im Beschaffungsprozess anzupacken.

Die Verkehrsinfrastruktur gerät von mehreren Seiten unter Druck. Die Verkehrsleistung steigt weiter an, insbesondere im Güterverkehr. Zeitgleich schrumpft das Netz der überörtlichen Verkehrswege. Dadurch nimmt die Zahl der chronisch überlasteten Abschnitte zu. Das sorgt nicht nur für Stress bei Pendlern, sondern belastet auch den Wirtschaftsstandort.

Hinzu kommen Probleme mit dem baulichen Zustand vieler Verkehrswege. Besonders beklagenswert ist die Lage bei den Wasserstraßen, die für wichtige Industriezweige wie Stahl und

Chemie unverzichtbar sind. Hier stammen die meisten Ingenieurbauwerke noch aus der Vorkriegszeit, viele auch aus dem Kaiserreich. Es ist davon auszugehen, dass bis 2035 etwa 70 Prozent der gut 300 Schleusen an den Wasserstraßen ersetzt werden müssen. In den letzten 20 Jahren konnten aber nur sieben Schleusenbauwerke einer Grundsanierung unterzogen werden. In der Folge sind in den letzten Jahren bereits größere Ausfälle im westdeutschen Kanalnetz zu verzeichnen gewesen. Auch die Höhe der Brücken an den Kanälen passt nicht mehr zu den heutigen Anforderungen und müsste angepasst werden.

Weniger dramatisch, aber mit größerer Breitenwirkung, ist der Instandsetzungstau bei den Straßen. So ist der bauliche Zustand von 18 Prozent der Autobahnkilometer laut dem aktuellen Verkehrsinvestitionsbericht so problematisch, dass die Streckenabschnitte entweder intensiv zu beobachten oder gar Verkehrsbeschränkungen zu prüfen sind. Bundesstraßen und Landesstraßen stehen deutlich schlechter da. Bei Kommunalstraßen gibt es einen Investitionsrückstand von gut 36 Milliarden Euro. Immerhin hat sich die Lage bei den Bundesfernstraßen in den letzten Jahren langsam verbessert. Aber mehr Baustellen sind mit steigenden Verkehrsmengen zusammengefallen und haben zahlreiche Staus ausgelöst.

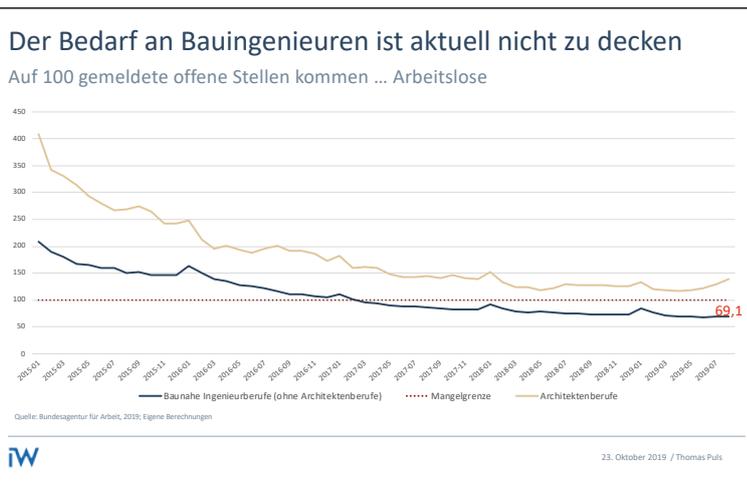
Ein Problemschwerpunkt im Straßennetz sind die Brücken, von denen viele nicht mehr repariert werden können. Im Kommunalbereich ist davon auszugehen, dass etwa 10.000 Brücken ersetzt werden müssen. An den Bundesfernstraßen stehen etwa 2.500 sogenannte Ersatzneubauten an, beispielsweise die Leverkusener Brücke.

Wo liegen die Engpässe bei der Infrastrukturbereitstellung?

Lange sind die realen Investitionen des Staates in die Verkehrsnetze gesunken. Es konnten also immer weniger Maßnahmen umgesetzt werden. Dieser Trend hat sich ab 2015 gedreht. In der Folge zeigten sich aber neue Probleme wie etwa der Fachkräftemangel und die überlangen Planungsprozesse.

Fachkräftemangel: Die Baubehörden haben durch Verzicht auf Neubesetzung Stellen abgebaut. Jetzt fehlen Bauingenieure für Planung und Bauüberwachung. Zudem steht der öffentliche Dienst vor einer Pensionierungswelle. Etwa 30 Prozent seiner Bauingenieure werden in den nächsten zehn Jahren in den Ruhestand gehen, und der Arbeitsmarkt ist leergefegt. Der Bauingenieur ist heute eine der gesuchtesten Qualifikationen in Deutschland. Wie in der Abbildung oben zu sehen, hat sich das Verhältnis von bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldeten offenen Stellen zu den gemeldeten Arbeitslosen in wenigen Jahren drastisch verändert. Seit Anfang 2017 ist der Bedarf nicht einmal mehr rechnerisch zu decken. Der Staat muss also in einem ungünstigen Umfeld rekrutieren und kann im Rahmen des Tarifvertrags für den öffentlichen Dienst eigentlich keine konkurrenzfähigen Gehälter bieten. Somit bleiben viele der neuen Planstellen unbesetzt. Ähnliches zeichnet sich auch bei Straßenwärtern, Stellwerkstechnikern oder Lokführern ab.

Planungsprozesse: Bei Neu- und Ausbauprojekten sind Bearbeitungszeiten von 20 Jahren aufgrund von langen Planungen und Klagen fast schon normal. Dies betrifft auch zeitkritische Ersatzneubauten von Brücken, die in der Regel den



Die Abbildung zeigt den leergefegten Arbeitsmarkt für Bauingenieure. Ein Wert unter 100 besagt, dass der Bedarf nicht einmal rechnerisch zu decken ist, dass also Fachkräftemangel herrscht. Bei Akademikern ist davon auszugehen, dass nur etwa 20 bis 30 Prozent der offenen Stellen an die Bundesagentur für Arbeit gemeldet werden. Üblicherweise gilt ein Wert von etwa 400 als Grenze, ab der man von einem Engpass sprechen würde.

gesamten Prozess der Planfeststellung erneut durchlaufen. Dies kann sich drastisch auswirken, denn der Genehmigungszeitpunkt dieser Brücken liegt oftmals schon 50 Jahre zurück. Seither kann sich die Genehmigungsfähigkeit des Projekts geändert haben. Hinzu kommt, dass die Klagemöglichkeiten gegen Infrastrukturprojekte erheblich erweitert wurden, etwa durch die Einführung des Verbandsklagerechts und die Aufhebung der Prälusion. Diese sorgte früher im Prinzip dafür, dass Einwände nur bis zu einem bestimmten Zeitpunkt im Planungsprozess gemacht werden konnten.

In Summe führen diese Probleme dazu, dass die verfügbaren Gelder nicht ausgeschöpft werden können. So haben die Kommunen im Jahr 2018 nur etwa zwei Drittel der eingeplanten Investitionen auch getätigt. Auch der Rekordüberschuss des Bundeshaushalts 2019 wurde durch nicht abgeflossene Gelder begünstigt. Es ist klar, dass die Haushälter dieser Situation nicht lange zusehen werden. Es gilt also, schnell die Rahmenbedingungen anzupassen.

Wo kann man anpacken?

Will man den Mittelabfluss verbessern, muss man an allen Engpässen anpacken und dabei auch darauf achten, dass man nicht neue Probleme schafft. So geschehen bei der neu geschaffenen Bundesautobahn GmbH. Diese übernimmt ab 2021 die Zuständigkeit für Bau und Betrieb der Autobahnen von den Ländern. Damit kommen Finanzierung und Verwaltung in eine Hand, ein positiver Ansatz.

Doch leider bewirkt der anstehende Wechsel der Zuständigkeit, dass die Landesbehörden ihre Kapazitäten von den Autobahnen abziehen. Im zweiten Halbjahr 2019 ist die Zahl der Vergaben im Autobahnbereich um 30 bis 40 Prozent gefallen. Dabei dürfte auch der Wechsel von Landespersonal



ZUR PERSON

Dipl.-Volkswirt Thomas Puls, geboren 1974 in Preetz/Holstein; Studium der Volkswirtschaftslehre in Kiel und Stockholm, ist seit März 2002 im Institut der deutschen Wirtschaft (iw) als Senior Economist im Arbeitsbereich Verkehr und Umwelt im Kompetenzfeld Umwelt, Energie, Ressourcen innerhalb des Wissenschaftsbereichs Wirtschaftspolitik und Sozialpolitik tätig. Seit 2009 ist Thomas Puls beratendes Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundesverbandes der deutschen Industrie. ■

zum Bund eine Rolle gespielt haben. Eine reine Neuverteilung zwischen den Behörden löst das Fachkräfteproblem aber nicht, und die Besetzung neuer Planstellen stockt. Man muss also die Baubehörden attraktiver machen. Ein Ansatzpunkt könnte darin bestehen, die Durchlässigkeit zur Bauindustrie zu verbessern. So könnte man erfahrenen Bauingenieuren einen Quereinstieg gegen Ende des Berufslebens erleichtern, dürfte ihnen aber kein Einsteigergehalt anbieten, was heute noch oft passiert.

Ein weiterer richtiger Ansatz ist das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz, welches am 14. Februar den Bundesrat passiert hat. Dieses vom dänischen Planungsrecht inspirierte Gesetz ersetzt das Verwaltungsverfahren der Planfeststellung für ausgewählte Projekte (8 x Schiene, 5 x Wasserstraße) durch ein Baugesetz. Das hat unter anderem den Vorteil, dass nur gegen das Gesetz, aber nicht gegen die einzelnen Projekte geklagt werden kann.

Für die Funktionsfähigkeit der Infrastruktur ist es derzeit besonders wichtig, einen besseren Ansatz für die Abwicklung von Ersatzneubauten zu finden. Das betrifft nicht nur die Verkehrswege, sondern beispielsweise auch das Re-Powering bei der Windkraft. Einen Schritt in diese Richtung stellt das Planungsbeschleunigungsgesetz dar, welches ebenfalls am 14. Februar den Bundesrat passiert hat. Es ist eine Verbesserung, beschränkt den Klageweg auf eine Instanz und behebt das Problem der erneuten Planfeststellung bei exaktem Ersatz. Aber auch kleine Kapazitätssteigerungen lösen weiterhin ein Planfeststellungsverfahren aus. Hier wäre eine weitere Fassung wünschenswert.

Fazit

In Summe ist festzuhalten, dass gerade auf Bundesebene einige Verbesserungen auf den Weg gebracht wurden. Diese stellen jeweils einen Schritt in die richtige Richtung dar, werden aber die bestehenden Knoten nicht zerschlagen. Es wird weiteren Druck brauchen, um weitere Verbesserungen zu erzielen. Das wird notwendig sein, wenn die Verkehrsinfrastruktur wieder in einen Zustand gesetzt werden soll, der in der Lage ist, den deutschen Mobilitätsbedarf zu decken. ■



ANSPRECHPARTNER

Thomas Puls

Senior Economist im Kompetenzfeld
Umwelt, Energie, Infrastruktur

Institut der deutschen Wirtschaft Köln (IW)

Konrad Adenauer Ufer 21
50668 Köln
Tel. 0221/ 4981766
puls@iwkoeln.de

WSM Mitgliedsverbände

- **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, Tel.: +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, Tel.: +49 (0) 211 4564251, www.schweisselektroden.de
- **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. – HHG**
Deutz-Mülheimer Str. 30, 50679 Köln, Tel.: +49 (0) 221 2798010, www.herstellerverband.de
- **Fachverband Industrie verschiedener Eisen- und Stahlwaren e.V. – IVEST**
An der Pönt 48, 40885 Ratingen, Tel.: +49 (0) 2102 186200, www.ivist.de
- **Industrieverband Blechumformung e.V. – IBU**
Goldene Pforte 1, 58093 Hagen, Tel.: +49 (0) 2331 958831, www.industrieverband-blechumformung.de
- **Eisendraht- und Stahldraht-Vereinigung e.V. – ESV**
Kaiserswerther Str. 137, 40474 Düsseldorf, Tel.: +49 (0) 211 4564237, www.drahtverband.org
- **Verband der Deutschen Federnindustrie e.V. – VDFI**
Goldene Pforte 1, 58093 Hagen, Tel.: +49 (0) 2331 958851, www.federnverband.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



Achim Beerheide

Dipl.-Volkswirt Achim Beerheide ist Referent für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik bei der Wirtschaftsvereinigung Stahl in Düsseldorf

Unsere Stahlverarbeiter sind auf eine zuverlässige Belieferung mit Stahl angewiesen. Die Behörden sehen den Straßentransport von schweren Stahlcoils zunehmend kritisch. Wo ist das Problem?

Beerheide: Ausnahmegenehmigungen für den Transport schwerer Güter per Lkw werden von den Verwaltungen stärker hinterfragt als früher. Genehmigungen für den Transport einzelner Stahlcoils auf der Straße sind aber auch künftig unverzichtbar. Prozessketten vom Stahlwerk bis zum Weiterverarbeiter sind heute auch auf Coilgewichte ausgelegt, die beim Transport per Lkw eine Ausnahmegenehmigung erfordern. Beim Einsatz leichterer Coils könnten die Anlagen der Unternehmen nicht mehr effizient genutzt werden. Qualitäts- und Kapazitätsverluste, Mehrkosten und zusätzliche CO₂-Emissionen wären die Folge.

Stahlcoils sind zwar grundsätzlich ideal für die Schiene. In vielen Fällen besteht aber keine Alternative zum Transport auf der Straße. Wenn der Empfänger beispielsweise nicht über einen Gleisanschluss verfügt, muss wenigstens die letzte Meile von einem nahen Bahnterminal aus auf der Straße abgewickelt werden. Wenn der Schienengüterverkehr Störungen aufweist, muss ebenfalls kurzfristig auf den Lkw ausgewichen werden.

Aus diesen Gründen ist es für stahlbasierte Wertschöpfungsketten von großer Bedeutung, dass auch künftig Ausnahmegenehmigungen für Stahlcoils möglich sind, die die normalen Gewichtsvorgaben auf der Straße um einige Tonnen überschreiten.

Bei Stahlverarbeitern sehen wir häufig stillgelegte Eisenbahnschienen hinterm Werk und stattdessen viele Lkw davor. Warum?

Beerheide: Bis in die Nachkriegszeit gab es für Industriebetriebe abseits von Wasserwegen kaum eine Alternative zur Eisenbahn. Mit dem Aufkommen des Lkw, der in der Feinverteilung viele Vorteile besitzt, kam es dann zu einer Stilllegung zahlreicher Gleisanschlüsse. Fehler der Politik beeinträchtigten die Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen, auch in vielen Nachbarländern: Viel zu lange, bis Anfang der 90er Jahre, wurde zum Beispiel an der Struktur staatsnaher nationaler Eisenbahnen festgehalten. Und über lange Jahre war die Politik nicht bereit, bedarfsgerecht in ein effizientes Bahnsystem und seine Infrastruktur zu investieren, selbst die Instandhaltung wurde vernachlässigt. Erst in den letzten Jahren ist ein Kurswechsel erkennbar, und die Politik nimmt eine Modernisierung des Schienengüterverkehrs und eine Sanierung der Schienenwege in den Fokus. Die Wirtschaftsvereinigung Stahl ist Mitunterzeichner der „Gleisanschlusscharta“, in der sich Verlager- und Transportverbände für eine Sicherung der bestehenden Gleisanschlüsse und eine Wiedereröffnung von stillgelegten Anschlussgleisen einsetzen.



ZUR PERSON

Achim Beerheide, studierte Volkswirtschaftslehre an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster und betreut seit 2000 bei der Wirtschaftsvereinigung Stahl den Bereich Verkehrs- und Infrastrukturpolitik. ■



**Viele sprechen von der „Verkehrswende“.
Wie werden wir in Zukunft unseren Stahl bekommen?**

Beerheide: Nur wenn es gelingt, einen relevanten Teil der Lkw-Transporte auf Güterbahnen oder Binnenschiffe zu verlagern, können die sehr ambitionierten Klimaziele im Verkehrsbereich erreicht werden. Zwar waren die Güterbahnen in den vergangenen Jahrzehnten in ihren Kernmärkten durchaus erfolgreich. Um einen deutlich höheren Anteil zu erreichen, sind jedoch die richtigen Weichenstellungen entscheidend: Der Sektor muss grundlegend modernisiert, und die Infrastruktur muss ausreichend ausgebaut werden.

Die Einführung einer Digitalen Automatischen Kupplung steht beispielsweise ganz oben auf der Agenda der nötigen technischen Innovationen. Generell muss der Schienengüterverkehr in den nächsten 15 bis 20 Jahren durchgängig digitalisiert und zum Teil auch automatisiert werden, um für die Zukunft gerüstet zu sein.

Die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur ist eine weitere große Herausforderung. Bereits die Sanierung der bestehenden Verkehrswege erfordert angesichts des Zustands vieler Brücken und Tunnel einen langen Atem. Besonders kritisch ist der bedarfsgerechte Ausbau der Schienenwege: Angesichts der in Deutschland üblichen Planungs- und Genehmigungsverfahren werden selbst hochrangige Vorhaben nicht selten zu Mehr-Generationen-Projekten. Das darf nicht so bleiben. Um die notwendigen Streckenkapazitäten zu schaffen, muss die Umsetzung wichtiger Verkehrsprojekte wesentlich beschleunigt werden. Die verkehrspolitischen Ziele lassen sich auch nur dann erreichen, wenn der Einzelwagenverkehr und das Netzwerk an Gleisanschlüssen gesichert und gestärkt werden.

Positiv ist, dass die Politik in Deutschland die Modernisierung des Schienengüterverkehrs in Angriff nehmen will und erhebliche Mittel in die Schiene investiert. Es wird aber längerfristig ein hohes Engagement in ganz Europa nötig sein, um den Schienengüterverkehr auf einen nachhaltigen Wachstumspfad zu bringen.

Wir danken Ihnen für das Gespräch. ■

join the best: 30 March - 03 April 2020

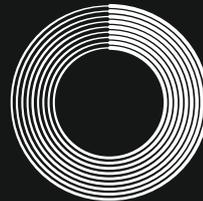
Düsseldorf, Germany | www.wire.de | www.tube.de

Es wird das große Branchenspektakel: Die Weltleitmessen der Draht- und Kabel-, der Rohr- und rohrverarbeitenden Industrie rufen. Erleben Sie visionäre Maschinen, Technologien und Verfahren. Auf der wire: erstmals dabei - Pioniere von Endprodukten in Federn und Befestigungselementen. Damit präsentiert sich die komplette Value Chain von Rohstoffen bis zum High-End-Ergebnis. Auf der Tube: Trends in OCTG-Technologien, Prozesslösungen, im Rohrschneiden bis zum Rohrhandel. Und so grün waren beide Messen noch nie: ecoMetals Trails führen Sie zu Pionieren der Nachhaltigkeit.

Das Feld des Fortschritts ist bereit - für Sie als Entscheider der Zukunft. Am besten gleich heute registrieren: wire.de/1130 und Tube.de/1130

wire

Düsseldorf



International Wire and Cable Trade Fair
Internationale Fachmesse Draht und Kabel

Tube

Düsseldorf



International Tube and Pipe Trade Fair
Internationale Rohr-Fachmesse



Messe
Düsseldorf

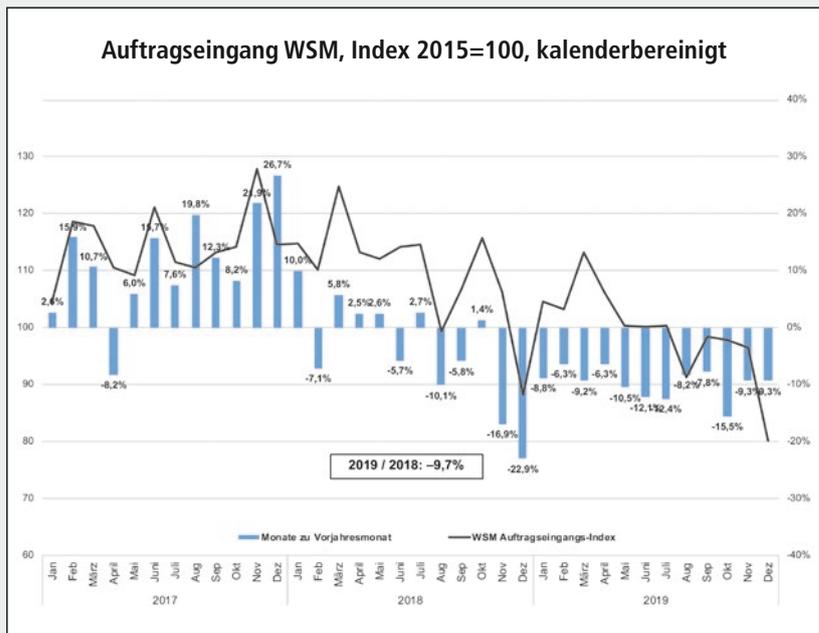
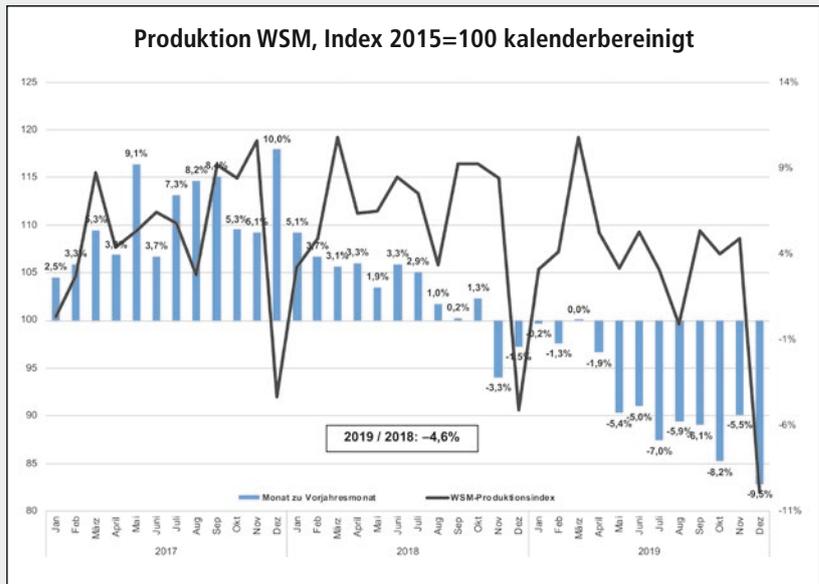
WSM-KONJUNKTUR

Produktion geht im Jahr 2019 um 4,6 Prozent zurück

Vorläufigen Daten des Statistischen Bundesamtes zufolge hat sich die Produktion der Stahl und Metall verarbeitenden Unternehmen in Deutschland im Jahr 2019 um 4,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr abgeschwächt. Im Jahresverlauf haben die negativen Wachstumsraten zugenommen. Während im ersten Quartal 2019 mit einem Minus von 0,5% das hohe Vorjahresniveau noch fast erreicht werden konnte, wurde die Produktion in den Folgequartalen deutlicher gebremst (Q2 um 4,1%, Q3 um 6,3% und im Schlussquartal um 7,6% jeweils zum Vorjahresquartal). Der Dezember hat mit einem Produktionsminus von 9,5% gegenüber dem Vorjahr negativ überrascht. Auch wenn mit den Januardaten eine Aufwärtsrevision erwartet werden darf, ist der erhoffte konjunkturelle Impuls aus der handelspolitischen Annäherung zwischen den USA und China ausgeblieben.

Die Exporte sind im Jahr 2019 um 3,8% zurückgegangen, dagegen verzeichneten die Lieferungen an inländische Kunden mit minus 6,7% stärkere Brems Spuren. Insgesamt ging der preisbereinigte Umsatz um 5,7% zurück. Die Auftragseingänge sind im Gleichtakt um 9,7% (Inland) und 9,8% (Ausland) rückläufig. Das könnte darauf hindeuten, dass der Export als bislang stützender Faktor in den nächsten Monaten ebenfalls stärker unter Druck gerät.

Die erste Stimmungsabfrage im neuen Jahr weist allerdings auf einen deutlichen Rückgang der Skepsis in der Stahl und Metall verarbeitenden Industrie hin. Die Einschätzungen der Geschäftserwartungen für die nächsten sechs Monate haben sich um 11,8 Saldenpunkte verbessert. Damit überwiegen zwar immer noch die pessimistischen Annahmen, bei Fortsetzung des Trends könnte sich das Verhältnis aber bereits in der



DER EUROPÄISCHE GRÜNE DEAL

BDI-Bewertung des Maßnahmenpakets der EU-Kommission

Die Ziele sind ehrgeizig. Bis Mitte des Jahrhunderts sollen Klimaneutralität erreicht, ein Investitionsplan für ein nachhaltiges Europa aufgelegt, „grüne“ Investitionen vorangetrieben, die Kreislaufwirtschaft vollendet sowie ein Null-Schadstoff-Aktionsplan entwickelt werden. In den Grünen Deal sollen zahlreiche Politikfelder einbezogen werden: von der Handelspolitik über die digitale Agenda, Forschung und Innovation, Wirtschafts- und Investitionspolitik bis hin zu einer Industriestrategie für eine „saubere und kreislauforientierte Wirtschaft“. Die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft soll vor allem durch einen internationalen Vorsprung bei grünen Technologien gestärkt werden. Die Inhalte des Grünen Deals sind auf https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_de nachzulesen.

Doch was bedeutet dieses neue Maßnahmenpaket für die Industrie? Der Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI) ist dieser Frage nachgegangen und hat eine umfangreiche Bewertung vorgenommen, die auf <https://bdi.eu/publikation/news/fuer-ein-nachhaltiges-und-wettbewerbsfaehiges-europa/> zur Verfügung steht. In seiner Bewertung betont der BDI die Notwendigkeit, dass die vom Grünen Deal angestrebte Transformation nur gelingt, wenn sie sich auf alle drei Säulen der Nachhaltigkeit – Ökologie, Ökonomie und Soziales – gleichermaßen stützt. Zudem ist der Erfolg des Maßnahmenpakets maßgeblich von einer wettbewerbsfähigen und innovationsstarken Industrie abhängig, die mit technologischen Lösungen erst die Voraussetzungen schafft, um die nötigen Billioneninvestitionen in Klima- und Umweltschutz aufbringen zu können. Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftsfähigkeit der Industrie in Europa muss ein Ziel an sich sein. Deshalb ist die im Grünen Deal für März 2020 angekündigte industriepolitische Strategie der Europäischen Kommission von großer Bedeutung.

Als erster großer Wurf der Kommission von der Leyen wurde im Dezember des letzten Jahres der europäische Grüne Deal vorgestellt. Das hehre Ziel der Europäischen Kommission steht somit fest: Europa soll als erster Kontinent bis 2050 klimaneutral werden. Mit einer ganzen Reihe von ehrgeizigen Maßnahmen soll der nachhaltige ökologische Wandel herbeigeführt werden, der den Menschen und der Wirtschaft in Europa zugutekommen soll.

Keine Zielverschärfung für den gerade erst beschlossenen 2030-Rechtsrahmen

Der BDI weist ausdrücklich auf die Notwendigkeit einer breit angelegten Finanzierungstrategie für THG-Senkungen in der Industrie hin. Kosten (CAPEX und OPEX) entstehen vor allem durch die zum Teil erforderliche Umstellung auf völlig neue kohlenstofffreie Prozesse. Bei einer Vorreiterrolle der EU sind zusätzliche Maßnahmen (unter anderem Anpassung des Beihilferahmens, der Innovationspolitik, Sicherung von Investitionen in Breakthrough Technologies) notwendig, um die globale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie zu gewährleisten. Eine Zielverschärfung für den gerade erst beschlossenen 2030-Rechtsrahmen lehnt der BDI ab, denn bereits für den aktuellen Rahmen fehlt noch die politische Flankierung. Der BDI lehnt es weiterhin ab, die kostenlose Zu-



teilung von Emissionszertifikaten und den Ausgleich für den Anstieg der Stromkosten (Strompreiskompensation) durch die von der Kommission angedachten CO₂-Grenzausgleichmaßnahmen (CBA) zu ersetzen.

Nachhaltige Mobilität: Stärken der Verkehrsträger zur Erreichung der Klimaziele nutzbar machen

Der BDI begrüßt die Ausarbeitung einer Strategie für smarte und nachhaltige Mobilität durch die Europäische Kommission. Das Papier weist darauf hin, dass diese Strategie darauf abzielen muss, die Stärken der einzelnen Verkehrsträger zur Erreichung der Klimaziele nutzbar zu machen. Dies setzt massive Investitionen im Verkehrsbereich voraus. Darüber

hinaus wird gefordert, dass die Strategie auch eine Initiative zur Marktdurchdringung alternativer Antriebe und regenerativer Kraftstoffe beinhaltet. In diesem Zusammenhang sollte die Revision der Richtlinie zum Ausbau der Infrastruktur für alternative Antriebe eine adäquate Abdeckung der Lade- und Tankinfrastruktur in ganz Europa sicherstellen. Im Zuge der für 2021 geplanten Revision der EU-Energiesteuerrichtlinie spricht sich der BDI für einen Anreiz zur Beimischung regenerativer Kraftstoffe aus.

Null-Schadstoff-Aktionsplan nicht erforderlich

Ein umfassender Null-Schadstoff-Aktionsplan ist aus Sicht des BDI nicht erforderlich. Die bestehende spezifische Gesetzgebung unter anderem zu Wasser, Luft, Chemikalien erfüllt ihren Zweck und bietet ein hohes Umwelt- und Gesundheitsschutzniveau. Wichtig ist, dass die Europäische Kommission aus der Überprüfung dieser Gesetze die richtigen Schlüsse zieht und ihre effektive Umsetzung und Anwendung in den europäischen Ländern zum Maßstab macht. Dies gilt insbesondere für die laufenden Überprüfungen der Wasserrahmenrichtlinie, der Industrieemissionsrichtlinie sowie die abgeschlossene Überprüfung der REACH-Verordnung.

Der BDI plädiert für eine Revision der Wasserrahmenrichtlinie, denn nur über eine Revision der Richtlinie kann Rechts- und Planungssicherheit für künftige Investitionen und bestehende Anlagen in der Industrie geschaffen werden. Eine Revision der Richtlinie über Industrieemissionen ist dagegen nicht erforderlich, da die Ziele der Richtlinie, die Verbesserung der Umwelt-



Quelle: Europäische Kommission

Die verschiedenen Elemente des Grünen Deals.



qualität sowie die Gewährleistung eines Level Playing Field, erreicht werden. Zudem gewährleistet das in der Richtlinie verankerte Verfahren, dass beste verfügbare Techniken (BVT) für Industrieanlagen einer ständigen Überprüfung unterliegen und fortlaufend weiterentwickelt werden. Hingegen muss die Ausgestaltung des Verfahrens zur Festlegung der BVT als solches in erheblichem Umfang verbessert werden.

Ebenso wenig ist eine Revision der europäischen Luftqualitätsrichtlinien erforderlich. Die Europäische Kommission kommt in ihrem jüngst veröffentlichten Bericht zur Überprüfung dieser Richtlinien zu dem Ergebnis, dass die aktuelle Gesetzgebung die notwendigen Instrumente bereitstellt, um bestehende Herausforderungen zu meistern. Die Richtlinien haben effektiv zur Verbesserung der Luftqualität und der Erreichung der Luftqualitätsstandards beigetragen. Soweit diese noch nicht vollständig erreicht wurden, ist dies im Wesentlichen auf eine mangelnde Umsetzung beziehungsweise Anwendung europäischen Rechts in den Mitgliedstaaten zurückzuführen, nicht jedoch auf Schwächen der europäischen Vorgaben.

Bei der Überprüfung der REACH-Verordnung kam die Kommission 2018 selbst zu dem Ergebnis, dass die Verordnung rund zehn Jahre nach ihrem Inkrafttreten voll funktionsfähig ist und durch die Regelungen sowohl die Umwelt als auch die menschliche Gesundheit wirksam vor gefährlichen Chemikalien geschützt werden. Eine Revision ist daher nicht erforderlich. Nur in einem stabilen regulatorischen Umfeld, in dem die zentralen REACH-Prozesse schrittweise umgesetzt werden, ist es für die Unternehmen möglich, Verbesserungspotenziale zu nutzen und neue notwendige Innovationen

voranzutreiben. Um die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Unternehmen und Planungssicherheit zu gewährleisten, ist zudem eine pragmatische Umsetzung der rechtlichen Anforderungen geboten.

Auch mahnt der BDI in seiner Bewertung eine Kreislaufwirtschaft auf der Grundlage einer nachhaltigen Rohstoffversorgung und funktionierender Märkte für Sekundärrohstoffe an. In der Umweltpolitik muss nach Ansicht des BDI die effektive und einheitliche Umsetzung und Anwendung europäischen Rechts stärker in den Fokus rücken. Daher begrüßt der BDI, dass die Europäische Kommission die Beseitigung von Inkohärenz in der EU-Umweltgesetzgebung verstärkt in Angriff nehmen möchte. Dabei ist positiv hervorzuheben, dass Interessensträgern eine aktive Rolle bei der Identifizierung von ineffizienter Gesetzgebung zuteilwerden soll.

Der von der Kommission erhobene Anspruch einer grundlegenden Umgestaltung von Wirtschaft und Gesellschaft wird die Industrie in Deutschland und Europa vor große Herausforderungen stellen. Es ist daher sehr wichtig, dass sich die Industrie als kritischer und zugleich konstruktiver Gesprächspartner frühzeitig in die Diskussion einbringt. Der BDI wird dazu eine „Green Deal Task Force“ einrichten, um den politischen Gesamtprozess angemessen begleiten zu können. Ziel ist es unter anderem, zwischen BDI, Mitgliedsverbänden und Unternehmen Informationen zum politischen Prozess dieses Paketes auszutauschen und so dauerhaft ein Gesamtbild dieses komplexen Geschehens zu erlangen. ■

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



Holger Ade
Leiter Industrie- und Energiepolitik

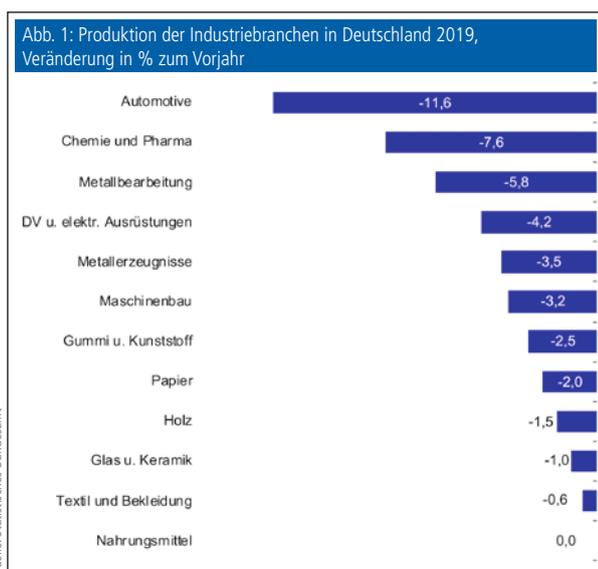
WSM Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung e.V.
Goldene Pforte 1
58093 Hagen
Tel. 02331 / 95 88 21
hade@wsm-net.de
www.wsm-net.de

CO₂-GRENZWERTE

Ein weiteres Handicap für den Investitionsstandort Deutschland

Einengende und sich sogar verschlechternde Rahmenbedingungen des Investitions- und Produktionsstandortes Deutschland mindern seine Attraktivität. Dazu gehört auch die Energie- und Umweltpolitik. Im folgenden Beitrag analysiert Dr. Klaus Bauknecht, Chefvolkswirt der IKB Deutsche Industrie Bank AG, mögliche wirtschaftliche Implikationen des Klimapakets.

Die deutsche Industrie musste 2019 Produktionseinbußen von 3,5 Prozent hinnehmen, das Verarbeitende Gewerbe sogar von 4,5 % (Abbildung 1). Dieser Rückgang war deutlich ausgeprägter, als auf Basis des globalen Konjunkturverlaufs zu erwarten gewesen wäre. Während Ende 2018 und Anfang 2019 sicherlich Sondereffekte – vor allem in der Automobilindustrie – eine Rolle gespielt haben, erklären diese allerdings immer weniger die über alle bedeutenden Branchen anhaltende und ausgeprägte Produktionsdrosselung am Standort Deutschland. Es scheint immer plausibler, dass die geringere Fertigung nicht nur nachfragegetrieben ist, sondern auch strukturelle Angebotsdefizite dafür verantwortlich sind.



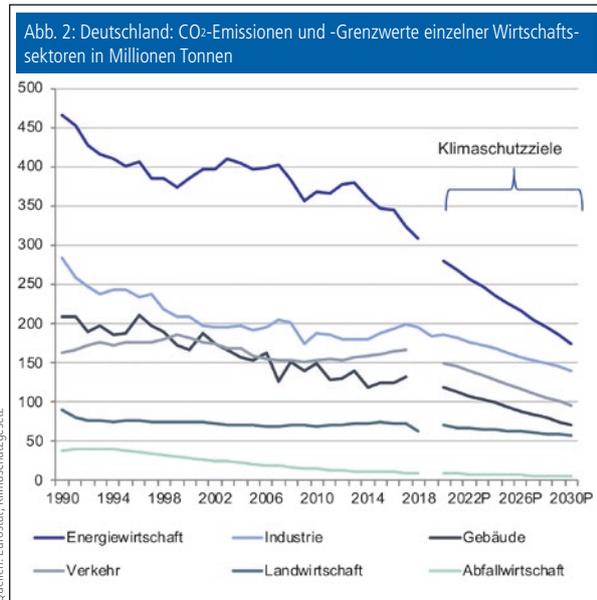
Die Attraktivität des Produktionsstandortes Deutschland ist unter Druck geraten. Dafür verantwortlich sind nicht nur höhere Lohnkosten: Schon seit neun Jahren steigt der Arbeitnehmeranteil am Volkseinkommen. Sein Anteil beträgt mitt-

lerweile 72 % und hat damit das Niveau vor Einführung der Arbeitsmarktreformen der Jahre 2003 bis 2005 erreicht. Es sind auch anhaltende oder sich sogar verschlechternde Rahmenbedingungen des Investitions- und Produktionsstandortes Deutschland, die belasten. Dazu gehört auch die Energie- und Umweltpolitik. Zwar wurde ein Klimapakets verabschiedet, das grundsätzlich Planungssicherheit schaffen sollte. Wie die Klimaziele zu erreichen sind, bleibt aber angesichts festgesetzter CO₂-Preise vage, was womöglich weitreichende Interventionen durch den Staat legitimieren kann. Die IKB hat deshalb mögliche wirtschaftliche Implikationen des Klimapakets insbesondere für den Industriestandort Deutschland analysiert. Im Fokus steht die Frage, in welchem Maße die festgelegten Grenzwerte für den CO₂-Austoß Staatsinterventionen fördern, eine Wachstumsbremse darstellen und somit insgesamt die Attraktivität des Industriestandortes Deutschland weiter belasten könnten.

Einfluss des Klimapakets auf die Konjunktur: Angebots- versus Nachfrageeffekte

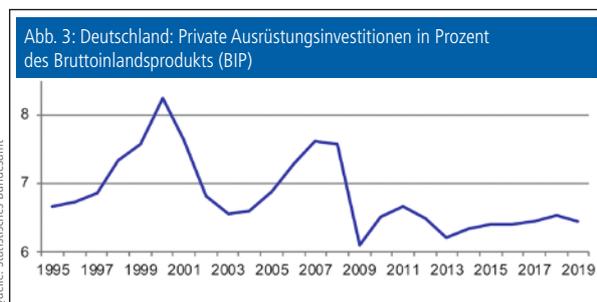
Die Bundesbank hat in ihrem Monatsbericht vom Dezember 2019 die Auswirkungen des Mitte November verabschiedeten Klimapakets auf Wirtschaftswachstum und Inflation untersucht. Höhere Energiepreise infolge des verpflichtenden Erwerbs von CO₂-Zertifikaten erhöhen demnach die Inflationsrate und setzen die realen Löhne unter Druck, was die Kaufkraft und somit den privaten Konsum dämpfen könnte. Im weiteren Verlauf wird dies zu höheren Lohnforderungen führen und so die internationale Wettbewerbsfähigkeit belasten, was sich negativ auf die deutschen Exporte auswirken dürfte. Mehrausgaben aus dem Energie- und Klimafonds könnten sich hingegen positiv auf die Konjunktur auswirken – entweder direkt in Form höherer Staatsausgaben oder indirekt durch Anreize, zusätzliche private Investitionen zu tätigen. Für die

Realwirtschaft ergeben sich somit gegenläufige Effekte. Gemäß Bundesbank-Schätzungen sind durch das Klimapakete kumuliert keine bedeutenden Wachstumsimplikationen für 2020 bis 2022 auszumachen. Die Inflationsrate sollte hingegen in den Jahren 2021 und 2022 vor allem aufgrund der höheren Energiekosten um rund 0,25 beziehungsweise 0,3 Prozentpunkte zulegen.



Die Simulation der Bundesbank berücksichtigt vor allem die Nachfrageseite der Wirtschaft. Was das Umweltpaket für die Angebotsstruktur der Wirtschaft bedeutet, steht nicht im Fokus. Doch für die mittelfristige Perspektive des Produktionsstandortes Deutschland mag dieser Aspekt von größerem Interesse sein. Denn nicht nur die Energie- und Lohnkosten werden steigen; die Bundesregierung hat zudem für alle Wirtschaftssektoren konkrete CO₂-Grenzwerte für die kommenden Jahre definiert (Abbildung 2). Hieraus könnten sich weitere Kosten in Form von Strafzahlungen oder zusätzlichen Käufen von CO₂-Zertifikaten ergeben, und die Investitionsdynamik am Standort Deutschland könnte zusätzlich belastet werden.

Entscheidend wird hierbei sein, in welchem Maße diese Grenzwerte als bindend anzusehen sind. Das hängt auf der einen Seite von der Entwicklung der Industrieproduktion und von den Innovationen der kommenden Jahre ab, auf der anderen Seite von den Konsequenzen bei einer Überschreitung der



CO₂-Grenzwerte. Grundsätzlich zeigt der Industriestandort Deutschland in den letzten Jahren eine eher geringe Dynamik. So ist die Investitionsquote nun schon seit Jahren auf einem relativ niedrigen Niveau und zeigt trotz deutlicher Wachstumschübe in den vergangenen Jahren keine zyklische Dynamik (Abbildung 3).

Verstoß gegen Grenzwerte und die Notwendigkeit flexibler CO₂-Preise

Sind die Grenzwerte für die Industrie bindend, werden sie einen Anpassungsprozess der Wirtschaft zur Folge haben. Dieser Prozess kann technologische Innovationen, Produktionsrückgänge, höhere Preise der produzierten Güter oder Produktionsverlagerungen ins Ausland beinhalten. Die CO₂-Grenzwerte für Sektoren und damit für die Wirtschaft insgesamt stellen das verfügbare CO₂-Angebot dar. Dieses ist vorbestimmt oder – volkswirtschaftlich ausgedrückt – unelastisch. Steigende Preise würden demnach nicht das Angebot erhöhen, es sei denn, die Regierung würde sich genötigt sehen, den durch Preisanstiege induzierten Anpassungsprozess durch veränderte höhere Grenzwerte abzumildern, indem sie im europäischen Handel CO₂-Emissionen zukaufen. Sofern die Bundesregierung keine Emissionszuteilungen zukaufen, ist bei Produktionsausweitungen mit deutlichen Preisanstiegen und damit einem schnellen Anpassungsprozess zu rechnen, vor allem, wenn die Volkswirtschaft insgesamt die Grenzwerte erreicht und alle Sektoren den CO₂-Handel zur Erreichung ihrer Grenzwerte nutzen müssen. Im Idealfall würden die Grenzwerte durch die Preis-anpassung im Emissionshandel eingehalten werden.

Ist das Volumen durch Grenzwerte festgelegt, muss der Preis Angebot und Nachfrage ins Gleichgewicht bringen. Aktuell wird jedoch neben den Grenzwerten auch der CO₂-Preis vorgegeben und erst ab 2026 abhängig von Angebot und Nachfrage in einer Bandbreite definiert. Auch sind nicht alle Sektoren der Industrie vom CO₂-Handel betroffen. Wie noch zu erläutern ist, werden die Grenzwerte jedoch ohne verändernde Maßnahmen der Industrie bereits relativ schnell erreicht und überschritten werden. Aus diesem Grund wäre die kurzfristige Einbindung der Industrie in den CO₂-Handel wünschenswert, vor allem, damit sich durch Angebot und Nachfrage eine freie und effektive Preisgestaltung von CO₂-Zertifikaten bilden kann. So könnte die Einhaltung der angestrebten Grenzwerte glaubwürdig, transparent und ohne weitere staatliche Einmischungen im Markt erreicht werden.

Ohne effektive Preissignale bedarf es weiterer Maßnahmen, um die Grenzwerte einzuhalten. Die aktuelle Gesetzgebung ist jedoch eher vage, konkrete Konsequenzen bei einer Überschreitung der Grenzwerte werden nicht genannt. Das Klimaschutzgesetz schlägt allerdings in § 8, Absatz 1 vor, entsprechende Maßnahmen zu definieren. Der Ball liegt also beim Staat, die Einhaltung der in Abbildung 2 dargestellten Grenzwerte bleibt zunächst ungewiss.

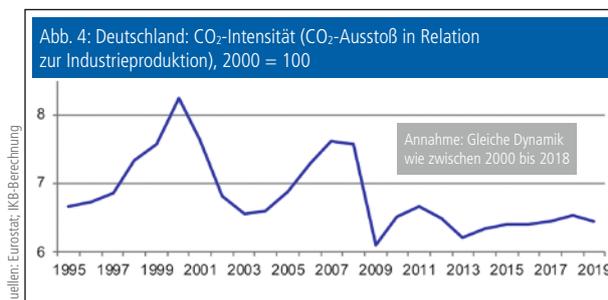
Risiko der Grenzwerte für die Industrie: Es muss etwas passieren!

Der historische CO₂-Ausstoß der wirtschaftlichen Sektoren zeigt zyklische und auch strukturelle Dynamiken. So waren die CO₂-Emissionen der Industrie bis ins Jahr 2000 im Trend rückläufig, seitdem sind sie jedoch eher stabil. Gleichzeitig deuteten Fluktuationen auf Konjunkturreinflüsse hin – vor allem bei konjunktursensitiven Sektoren. Dies lässt sich in Abbildung 2 am Emissionsrückgang 2009, aber auch am Anstieg seit 2015 erkennen. Empirische Analysen bestätigen, dass die CO₂-Emissionen der Industrie sowohl konjunkturelle als auch strukturelle Treiber aufweisen. In welchem Maße könnten die aktuellen Grenzwerte für die Industrie effektive Wachstumshürden darstellen und somit Anreize für Innovation bieten, aber auch Risiken bergen wie höhere Kosten oder internationale Wettbewerbsverluste für den Standort Deutschland?

Die CO₂-Emissionen sind im Verhältnis zur Industrieproduktion über die Jahre deutlich gesunken; pro Produktionseinheit der Industrie ist immer weniger CO₂ ausgestoßen worden. Der Rückgang dieser sogenannten CO₂-Intensität ist allerdings nicht linear. Auch scheint das Verhältnis zwischen CO₂-Ausstoß und Produktion seit 2011 relativ stabil. Empirische Analysen bestätigen das. Reicht also die aktuelle Dynamik der CO₂-Intensität aus, um einen höheren CO₂-Ausstoß bei einer wachsenden Industrieproduktion zu vermeiden?

Laut Bundesbank sollte das Klimapakete keinen bedeutenden Einfluss auf die Konjunktur der kommenden Jahre haben. Doch wie ist der Einfluss der Grenzwerte auf die Industrie einzuschätzen? Im Jahr 2018 hat die deutsche Industrie etwa 196 Millionen Tonnen CO₂ ausgestoßen. 2019 ist die Industrieproduktion von Verarbeitendem Gewerbe und Bau im Vergleich zum Vorjahr um 3,5 % gesunken. Gemäß IKB-Schätzungen sollte deshalb bei Berücksichtigung einer weiteren Verbesserung der CO₂-Intensität (Abbildung 4) der prozentuale Rückgang des CO₂-Ausstoßes im Jahr 2019 bei knapp über 6 % gelegen haben; die CO₂-Menge betrug demnach rund 184 Millionen Tonnen und liegt damit auch unter dem Grenzwert für 2020 (186 Millionen Tonnen).

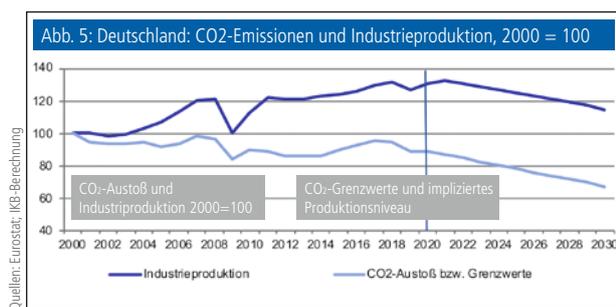
Der CO₂-Grenzwert von 186 Millionen Tonnen sollte auch in diesem Jahr nicht erreicht werden. Denn hierfür wäre unter Beibehaltung der geschätzten Verbesserung der CO₂-Intensi-



tät ein Produktionsanstieg von rund 3 % notwendig – eine eher unwahrscheinliche Entwicklung angesichts aktueller konjunktureller Erwartungen und Risiken. Somit ergibt sich aus dem aktuellen CO₂-Grenzwert kurzfristig keine Gefahr für das Klimaziel und damit kein Wachstumsrisiko.

Wie kann es sein, dass bei einem Rückgang der Produktion um 3,5 % der CO₂-Ausstoß im Jahr 2019 um rund 6 % fällt, ein Anstieg der Produktion um 3 % im Jahr 2020 hingegen den CO₂-Ausstoß um nur knapp über 1 % (von 184 auf den Grenzwert von 186 für das Jahr 2020) ansteigen lässt? Verantwortlich dafür ist die anhaltend sinkende CO₂-Intensität. Sollte dieser negative Trend weniger stark ausgeprägt ausfallen, werden die Emissionsgrenzen bereits bei einem niedrigeren Produktionswachstum erreicht. Doch selbst die aktuelle Dynamik beim Rückgang der CO₂-Intensität reicht nicht aus, um mittelfristig ein moderates Produktionswachstum am Standort Deutschland sicherzustellen, ohne die Grenzwerte zu überschreiten. So ist eine Einhaltung der sinkenden Grenzwerte ab 2022 nur mit einem niedrigeren Produktionsniveau in Einklang zu bringen (Abbildung 5).

Notwendig ist also eine deutlich stärker sinkende CO₂-Intensität als in Abbildung 4 dargestellt und historisch geschätzt. Anders ausgedrückt: Die Grenzwerte werden mittelfristig erreicht werden, und die Frage wird unausweichlich aufkommen, was sich am Ende anpassen wird – die deutsche Industrielandschaft oder die Grenzwerte. Da es kurzfristig keine effektiven Preisanreize durch den CO₂-Handel gibt, besteht zudem die Gefahr, dass die Einhaltung der Grenzwerte eine zunehmende Intervention des Staates mit sich bringt. Dies wiederum redu-



ziert die Attraktivität des Investitionsstandortes Deutschland und erhöht die Kostenstruktur weiter – vor allem im Vergleich zu Ländern ohne Grenzwerte. Die Vermutung liegt nahe, dass die Einhaltung der Grenzwerte vermehrt durch Produktionsabwanderung stattfinden könnte.

Fazit und Einschätzung

Die Festlegung von CO₂-Grenzwerten dürfte die deutsche Industrie vor erhebliche Herausforderungen stellen. Die Einhaltung der Grenzwerte stellt zwar kurzfristig kein Wachstumsrisiko für die Industrieproduktion dar, weil der Einbruch der Industrieproduktion im Jahr 2019 ein Wachstum in den



Jahren 2020 und 2021 ermöglicht, ohne dass die Emissionsgrenzwerte überschritten werden. In den Folgejahren allerdings ist die Einhaltung der Grenzwerte kaum mit industriellem Produktionswachstum vereinbar. Denn obwohl die CO₂-Emissionen im Verhältnis zur Industrieproduktion über die Jahre deutlich gesunken sind, reicht eine Fortführung dieser Dynamik nicht aus, um die Einhaltung der CO₂-Grenzwerte selbst bei nur moderatem Wachstum langfristig sicherzustellen.

Global agierende Unternehmen mag dies weniger belasten, da sie die Produktion verlagern können. Der Industriestandort Deutschland muss allerdings einen dynamischen Rückgang der CO₂-Emissionen vollziehen, wenn die Klimaziele erreicht werden beziehungsweise nicht im Konflikt zum industriellen Produktionswachstum stehen sollen. Hierzu sind effektivere Anpassungsanreize erforderlich. Es fehlt vor allem an einem preisbildenden CO₂-Handel für alle Industriebranchen. Die Grenzwerte für die Industrie können ohne einen effektiven CO₂-Preismechanismus in den kommenden Jahren nicht eingehalten werden. Dies erhöht das Risiko zunehmender staatlicher Interventionen und Regulierungen.

ANSPRECHPARTNER



Dr. Klaus Bauknecht
Chefvolkswirt

IKB Deutsche Industriebank AG
Wilhelm-Bötzes-Str. 1
40474 Düsseldorf
Tel. 0211 / 82 21-4118
klausdieter.bauknecht@ikb.de
www.ikb.de · www.ikb-blog.de

BÜNDNIS FAIRE ENERGIEWENDE

25 Euro je Tonne CO₂? Nur bei Entlastung der Industrie!

Die mittelständische Wirtschaft darf durch nationalen Emissionshandel nicht überlastet werden. Der Bundestag muss sich dem Bundesrat bei der Forderung nach Maßnahmen zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen anschließen. Die Abgeordneten müssen die Verabschiedung höherer CO₂-Preise mit dem wirksamen Schutz der Unternehmen verbinden.

Die Bundesregierung plant ein Gesetz zur Erhöhung der CO₂-Preise im Brennstoffemissionshandelsgesetz zur Einführung des nationalen Emissionshandels. Damit soll die Einigung des Vermittlungsausschusses zum Klimapaket von Ende letzten Jahres mit einer CO₂-Bepreisung von 25 Euro je Tonne umgesetzt werden.

Zu dem Kompromiss im Vermittlungsausschuss gehört untrennbar die Zusage eines wirksamen Wettbewerbsschutzes für die stark betroffenen Unternehmen. Anderenfalls droht den Betrieben eine nicht mehr zu verkraftende Zusatzbelastung durch hohe Brennstoffkosten, die die Unternehmen nicht vermeiden können, da ihnen bezahlbare klimafreundliche Alternativen für ihre Produktionsprozesse fehlen. Dies trifft die Unternehmen, die ohnehin schon die weltweit höchsten Strompreise bezahlen müssen, massiv.

Dazu Christian Viemeyer, Hauptgeschäftsführer des Wirtschaftsverbands Stahl und Metallverarbeitung: „Wenn wir weiterhin eine produzierende mittelständische Industrie in Deutschland behalten wollen, müssen die Abgeordneten des Deutschen Bundestages jetzt die Forderung des Bundesrates vom 8. November 2019 übernehmen und einen wirksamen Schutz der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in das Gesetz schreiben. Die im Vermittlungsausschuss festgelegten hö-

heren CO₂-Preise dürfen nur in das Gesetz übernommen werden, wenn gleichzeitig im Detail klar ist, wie die Wirtschaft vor diesen nicht mehr tragbaren Belastungen geschützt werden soll. Neue Belastungen in dieser Größenordnung verkraften wir im internationalen Wettbewerb nicht mehr.“ Bei Redaktionsschluss lag noch kein Gesetzentwurf vor.

Im Bündnis faire Energiewende sind branchenübergreifend etwa 10.000 deutsche Unternehmen mit rund einer Million Beschäftigten und etwa 200 Milliarden Euro Jahresumsatz vertreten. ■

ANSPRECHPARTNER

Dipl.-Kaufmann Holger Ade

Leiter Industrie- und Energiepolitik

WSM Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung e.V.

Goldene Pforte 1

58093 Hagen

Tel. 02331 / 95 88 21

hade@wsm-net.de

www.wsm-net.de



TERMINE

► 10. SEPTEMBER 2020

Save the Date: WSM Stahltag

Der traditionelle WSM Stahltag findet in diesem Jahr am Nachmittag des 10. September 2020 in Düsseldorf statt. Nach einem Überblick aus der Wissenschaft werden hochkarätige Vertreter aus der Stahl erzeugenden Branche und Stahlverarbeiter vortragen und mit Ihnen über die jüngsten Entwicklungen auf dem Stahlmarkt diskutieren. Bitte merken Sie sich den Termin vor. ■

► 8. DEZEMBER 2020

Save the Date: WSM Umwelt- und Energietag

Auch in diesem Jahr findet der traditionelle WSM Umwelt- und Energietag im Haus der Stahlverformung in der Goldenen Pforte in Hagen statt. Am 8. Dezember 2020 werden Experten aus Industrie, Verbänden und Beratungsfirmen zu branchenspezifischen Themen referieren. Lassen Sie sich umfassend und praxisnah informieren und nehmen Sie die Gelegenheit wahr, sich mit den Referenten über Ihre alltäglichen Praxisprobleme auszutauschen. Wie immer richtet sich der WSM Umwelt- und Energietag an Geschäftsführer, Arbeitsschutzbeauftragte (OHS), (Energie)-Einkäufer, Werksleiter, technische Leiter, REACH- und Umweltbeauftragte sowie alle anderen interessierten Mitarbeiter.

Das Programm sowie das Anmeldeformular werden wir zeitnah versenden und auf unserer Homepage veröffentlichen. ■

👤 ANSPRECHPARTNER



Claudia Schmidt
Assistentin des Hauptgeschäftsführers

**WSM Wirtschaftsverband Stahl-
und Metallverarbeitung e.V.**
Uerdinger Straße 58-62
40474 Düsseldorf
Tel. 0211 / 95 7868 22
cschmidt@wsm-net.de
www.wsm-net.de

24. ZULIEFERFORUM DER ARGEZ

Klares Plädoyer für den deutschen Mittelstand

Deutschlands Mittelstand ist von zentraler Bedeutung für die heimische Wirtschaft. Er braucht kalkulierbare Rahmenbedingungen und mehr Unterstützung für seine spezifischen Belange: Das ist die zentrale Botschaft des 24. Zulieferforums der Arbeitsgemeinschaft Zulieferindustrie (ArGeZ).



Wir müssen mehr darüber reden, was die mittelständischen Unternehmen für unser Land tun“, stärkte Dr. Philipp Birkenmaier, seit August 2019 Leiter der Stabstelle Mittelstand im Bundeswirtschaftsministerium, den Zulieferern den Rücken. Mehr als 150 Geschäftsführer aus den Mitgliedswerken der sieben Verbände, die die ArGeZ vertritt, nahmen an der von Anke Plättner, Phoenix, moderierten Veranstaltung teil.

Das 24. Zulieferforum folgte dem Leitmotiv „Neue Mobilität und Nachhaltigkeit“. Die Mobilitätskonzepte der Zukunft wurden von Martin Koers, Geschäftsführer VDA, und Christoph Stürmer, PwC, beleuchtet. Beide skizzierten ein künftiges Szenario von Mobilität, in dem Verbrennertechnik nicht ersetzt, sondern zunehmend ergänzt wird von elektrifizierten Antrieben sowie geteilter Mobilität mit intensiverer Nutzung von Fahrzeugen als bislang üblich. Batterieelektrische Fahrzeuge werden kurz- und mittelfristig benötigt, um die an-



Von links nach rechts:
Dr. Hans-Toni Junius, Dr. Philipp Birkenmaier, Anke Plättner

spruchsvollen Klimaziele zu erreichen und Strafzahlungen der Hersteller zu vermeiden.

Der zweite Block widmete sich dem Nachhaltigkeitsmanagement in der Lieferkette. Die Referenten Professor Julia Schwarzkopf von der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin und Dr. Sebastian Schiweck von der Wirtschaftsvereinigung Metalle ließen keine Zweifel daran, dass das Thema neben anderen bestimmend werden wird für die Auswahl sowie das künftige unternehmerische Agieren von Zulieferern.

Dr. Philipp Birkenmaier warnte anschließend vor einer Überforderung des Mittelstandes. Seine Botschaft: „Wir müssen mehr darüber reden, was die mittelständischen Unternehmen für unser Land tun.“ Die abschließende Diskussion mit Dr. Hans-Toni Junius, dem Vorsitzenden des BDI/BDA Mittelstandsausschusses, behandelte zentrale Fragen des

Wir müssen mehr darüber reden,
was die mittelständischen Unternehmen
für unser Land tun.

Unternehmertums. „Die Politik müsste Leitlinien vorgeben, die Mut machen, wieder zu investieren“, zeigte Junius angesichts nachlassender Investitionen Defizite der Berliner Politik auf und forderte: „Der Unternehmer benötigt kalkulierbare Rahmenbedingungen. Für den deutschen Mittelstand sind die Exportmärkte von großer Bedeutung. Das Wirtschaftsministerium muss sich spürbar für den Warenaustausch ohne Beschränkungen einsetzen.“ Birkenmaier warb um die Unterstützung der Politik durch den Mittelstand und räumte gleichzeitig mit Blick auf die Bundesregierung ein: „Wir müssen schneller werden“.

ANSPRECHPARTNER

Christian Vietmeyer

Syndikusrechtsanwalt · 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

cvietmeyer@wsm-net.de

www.wsm-net.de



WSM-UMWELT- UND ENERGIETAG

Kein Ende der Fahnenstange in Sicht

Themen mit Bezug zum Klima- und Umweltschutz wirken derzeit enorm mobilisierend. Insbesondere die „Fridays for Future“-Demonstrationen sorgen nicht nur für ein erhebliches Medienecho, sondern rufen auch politische Parteien und ihre Ideen für eine klimaneutrale Zukunft auf den Plan.

Die klimapolitischen Weichenstellungen der Bundesregierung und die damit verbundenen Herausforderungen für den industriellen Mittelstand wurden dann auch gleich im ersten Referat des Tages, gehalten von Holger Ade, Leiter Industrie- und Energiepolitik im WSM, erläutert. Im Fokus seiner Ausführungen standen das Klimapakett der Bundesregierung sowie das Klimaschutzprogramm 2030 zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050. So schreibt das bereits beschlossene Bundes-Klimaschutzgesetz Ziele und Jahresemissionsmengen für bestimmte Wirtschaftssektoren, inklusive der Industrie, fest. Konkreter wird das ebenfalls beschlossene Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG). Es sieht den Handel mit Emissionszertifikaten ab dem Jahr 2021 mit einem Startpreis von 10 Euro pro Tonne CO₂ vor. Inzwischen hat der Vermittlungsausschuss von Bundesrat und Bundestag den Einstiegspreis auf 25 Euro erhöht. Ade betonte, dass insbesondere Industriebetriebe mit erdgasintensiven Wärmeprozessen von dieser Neuregelung empfindlich getroffen werden könnten. Als Lösung wird industrieseitig eine Entlastung gefordert, um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können. Das BEHG sieht zwar eine Entlastungsmöglichkeit über eine Rechtsverordnung vor. Jedoch soll diese erst 2021 angegangen werden, was nicht zur Planungssicherheit der Unternehmen beiträgt. Insgesamt ist mit erhöhten Belastungen zu rechnen, und es ist von größter Bedeutung, dass Unternehmen strategisch klug auf diese neuen Herausforderungen reagieren. Dies können beispielsweise Investitionen in Energieeffizienz unter Nutzung von Förderangeboten sein oder die Umstellung auf emissionsfreie Energieträger.

Bei der Förderung der Energieeffizienz in Unternehmen setzte der nächste Vortrag an. Eckard von Schwerin von der KfW-Gruppe stellte die Potenziale und Fördermöglichkeiten durch die staatliche Bank vor. Im Förderspektrum der KfW spielt die Finanzierung von Energieeffizienz bei gewerblichen Investitionen eine große Rolle. Förderfähig sind unter anderem Produktionsanlagen und -prozesse (zum Beispiel Maschinen, Anlagen und Prozesstechnik), die eine Energieeinsparung von mindestens 10 Prozent (Einstiegsstandard) beziehungsweise mindestens 30 % (Premiumstandard) erzielen. Auch das Programm 295 der KfW kann von Interesse für Unternehmen sein, da dieses Energieeffizienz und Prozesswärme aus Erneuerbaren Energien kombiniert.

Welche klima- und umweltpolitischen Entwicklungen sind für die Stahl und Metall verarbeitende Branche derzeit und in den kommenden Monaten von Bedeutung? Wie werden sie sich auf die Geschäftstätigkeit der Unternehmen auswirken? Diese und weitere Fragen standen beim WSM-Umwelt- und Energietag am 3. Dezember 2019 im Hagener Verbandshaus auf der Agenda. Sechs Experten haben bei der gut besuchten Informationsveranstaltung des WSM über aktuelle Entwicklungen berichtet.

Im nächsten Vortrag von Dr. Katharina Karner von der ECG Energie Consulting GmbH ging es um bundesweite Fördermittel, wobei zu unterscheiden ist zwischen Investitionszuschüssen und Darlehen, beides sowohl bundesweit als auch länderspezifisch. Zunächst stellte die Referentin die Bundesförderung für Energieeffizienz in der Wirtschaft vor, also die Förderung von investiven Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz durch den Einsatz von hocheffizienten und am Markt verfügbaren Technologien (Ersatz oder Neuanschaffung). Danach schilderte sie die Förderangebote für energieeffiziente Kälte-, Klima- sowie Heizungsanlagen. Die Praxis habe gezeigt, so Karner, dass es wichtig sei, geplante Maßnahmen immer auf Förderfähigkeit zu prüfen und entsprechende Anträge vor der Bestellung und der Umsetzung von Maßnahmen zu stellen. Beinahe alle Maßnahmen seien förderfähig und könnten die Amortisationszeit deutlich verkürzen.

TA Luft: Erst ins Kabinett, dann in den Bundesrat

Das erste Referat des Nachmittags übernahm Dr. Thomas Holtmann, Abteilungsleiter Umwelt, Technik und Nachhaltigkeit im Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. Nach einer Tour d'Horizon über aktuelle umweltpolitische Entwicklungen informierte der Vortragende über den aktuellen Status zur Überarbeitung der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft). Die interministeriale Abstimmung über den im Juli 2018 veröffentlichten Referentenentwurf dauert noch an. Der BDI habe sich an vielen Stellen mit eigenen Positionen eingebracht. Möglicherweise komme es im ersten Quartal 2020 zu einem Kabinettsbeschluss, danach werde das Bundesratsverfahren eingeleitet. Weitere Änderungen müssten dann über die Bundesländer eingebracht werden. Als weiteres wichtiges Thema aus dem Bereich Immissionsschutz benannte Holtmann die derzeit laufende Überprüfung der EU-Richtlinie über Industriemissionen (IED). Nach den im dritten Quartal 2019 beendeten öffentlichen Konsultationen bleibe nun abzuwarten, welche Schlussfolgerungen seitens der Europäischen Kommission gezogen und ob eine Überarbeitung der IED vorgenommen werden würde. Der BDI hat auch hierzu klar Stellung bezogen und plädiert dafür, die IED nicht zu überarbeiten.

Auch das Thema Nachhaltigkeit stand auf der Agenda. Auf der politischen Ebene wird über gesetzliche Regelungen nachgedacht, mit derzeit noch unvorhersehbaren Folgen für die Industrie. Unter der Überschrift „Nachhaltigkeitsmanagement – Moralische Verpflichtung oder doch ein Mehrwert für das Unternehmen?“ referierte Mathias Gloger, Senior Consultant bei VIA Consult GmbH & Co. KG, interessante Aspekte zum Thema und stellte mögliche Herangehensweisen der Unternehmen vor. Angesichts steigender Kundenanforderungen und möglicher gesetzlicher Regelungen dürfte unumstritten sein, dass Nachhaltigkeit als Wert für Unternehmen und Produkte immer mehr an Bedeutung gewinnt. Ein Plan zur Nachhaltigkeit, der



in Unternehmen entwickelt und umgesetzt wird, könnte daher ein sinnvoller Einstieg sein. Dazu könnten zunächst die unternehmensindividuellen Dimensionen der Nachhaltigkeit transparent und nachvollziehbar ermittelt und dargestellt werden. Jedoch stellt das „Wie“ dieser Ermittlung die Unternehmen vor große Herausforderungen, denn das Thema Nachhaltigkeit und die damit verknüpften Anforderungen werden durch aktuelle Systeme und Konzepte nicht ausreichend bedient. Deswegen sei die Abgrenzung und Priorisierung der Nachhaltigkeitsaspekte und -ziele für Unternehmen von herausragender Bedeutung. Gloger betonte, Nachhaltigkeitsmanagement könne so für Unternehmen abhängig vom Kontext ein Erfolgsfaktor für die langfristige Sicherung der Zukunft werden.

Metallisches Blei steht im Fokus des Gesetzgebers

Im letzten Vortrag des WSM-Umwelt- und Energietags, gehalten von Piet Karwath von der Recylex GmbH, ging es um ein aktuelles stoffpolitisches Thema, das insbesondere für die Stahl



und Metall verarbeitenden Branche von großer Bedeutung ist: Metallisches Blei und mögliche gesetzliche Regelungen. Momentan steht metallisches Blei sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene im Fokus des Gesetzgebers. Im Rahmen des Zulassungsverfahrens der EU-REACH-Verordnung könnte die Verwendung von metallischem Blei in absehbarer Zeit mit einem Verbot belegt werden. Außerdem wird derzeit auf europäischer Ebene ein harmonisierter Arbeitsplatzgrenzwert für Blei abgeleitet. Auf nationaler Ebene steht vor allem die Überarbeitung der TRGS (Technische Regel für Gefahrstoffe) 505 „Blei“ im Fokus. Die TRGS 505 richtet sich an den Arbeitgeber und enthält besondere Schutzmaßnahmen für Tätigkeiten mit Blei und anorganischen Bleiverbindungen sowie bleihaltigen Gemischen und Erzeugnissen. Vorrangiges Ziel der TRGS ist es, nach Ausschöpfung aller technischer Schutzmaßnahmen Möglichkeiten zu beschreiben wie die Exposition gegenüber Blei weiter gesenkt werden kann.

Im Laufe der Veranstaltung ergaben sich viele praxisrelevante Fragen sowie spannende Diskussionen. Dabei wurde deutlich,

dass das Ende der Fahnenstange hinsichtlich der Anforderungen an die Industrie noch lange nicht erreicht ist.

Der WSM wird 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



Foto: AdobeStock.com / forpak80



BDI legt Stellungnahme zum Kohleausstiegsgesetz vor

Mit dem Gesetz zur Reduzierung und zur Beendigung der Kohleverstromung soll eine rechtliche Grundlage für die Umsetzung der Empfehlungen der Kommission Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung („Kohlekommission“) geschaffen werden. Den Referentenentwurf hat der BDI im Februar umfangreich kommentiert. Er kritisiert, dass eine Entlastung von Bürgern und Verbrauchern zum Ausgleich steigender Strompreis Bestandteil des Kohlekompromisses war, das Kohleausstiegsgesetz diese aber nicht verbindlich regelt. Lediglich mit einer „Kann-Bestimmung“ in § 24a des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) wird die Möglichkeit eröffnet, Übertragungsnetzentgelte durch Bundeszuschüsse abzusenken, eine verbindliche Zusicherung gibt es aber nicht. Auch die Entlastung der stromintensiven Betriebe im Rahmen einer Förderrichtlinie wird in § 49 Absatz 5 des Gesetzes zur Reduzierung und zur Beendigung der Kohleverstromung als eine „Kann-Bestimmung“

erfasst. Ein solches Vorgehen der Bundesregierung gefährdet laut BDI die Planungssicherheit und ist nicht geeignet, Nachteile in der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und soziale Belastungen verlässlich auszugleichen. Ohne eine sichere Entlastung ist eine zentrale Voraussetzung für den Kohlekompromiss ausgehebelt.

Das Papier finden Sie unter:

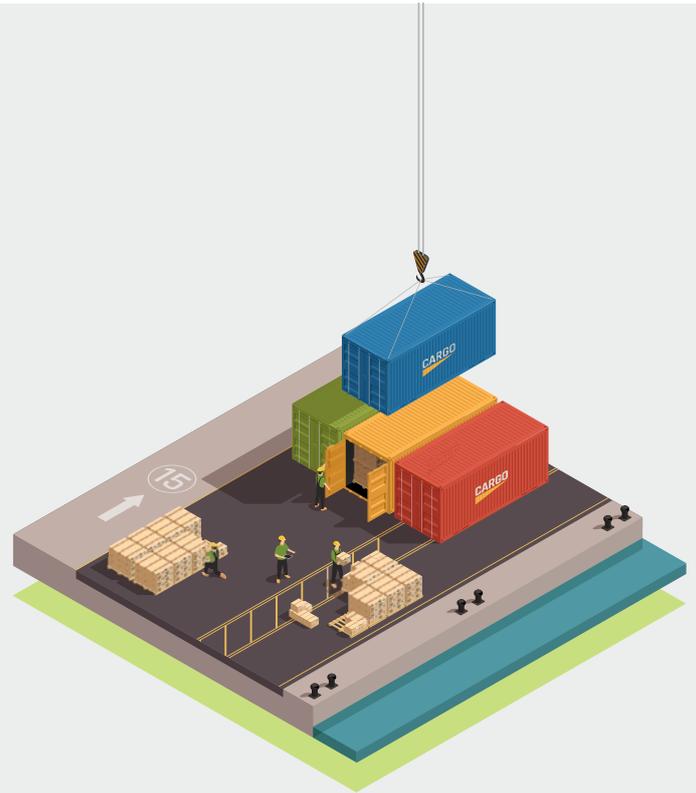
https://bdi.eu/media/themenfelder/energie_klima/publikationen/20200207_Stellungnahme_BDI_Kohleausstiegsgesetz.pdf





Orgalim positioniert sich zum European Green Deal

Mit einem umfangreichen Positionspapier vom 2. Dezember 2019 (www.orgalim.eu/position-papers) bezieht unser Europäischer Dachverband Orgalim Stellung zum European Green Deal der neuen EU-Kommission unter der Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen. Orgalim begrüßt die notwendigen Anstrengungen der Industrie zum Umwelt- und Klimaschutz, weist aber gleichzeitig kritisch darauf hin, dass die Erreichung der Klimaschutzziele nur mit einer ambitionierten und kohärenten Industrie- Klima- und Energiepolitik möglich sei. Ohne eine strategische Förderung neuer Technologien wird es nicht gehen. Ein CO₂-Preissignal sei zwar richtig, müsse aber für weltweit vergleichbare Wettbewerbsbedingungen im internationalen Kontext stehen. Lesen Sie mehr dazu auf den Seiten 19, 22 und 26.



Orgalim gegen eine Verschärfung der Safeguard Measures

Seit 2018 erhebt die EU-Schutzzölle gegen verschiedene Stähle aus Drittländern als Reaktion auf den wachsenden Importdruck durch umgelenkte Produkte, die aufgrund der US-Zölle nicht mehr in die USA gelangen. Für verschiedene Produktbereiche wurden zollfreie Kontingente definiert, bei deren Überschreitung Schutzzölle von bis zu 25 Prozent anfallen. Dieses System will die EU-Kommission jetzt überprüfen und gegebenenfalls wegen konjunkturbedingt sinkender Nachfrage nachschärfen. Orgalim hat sich unter anderem mit Schreiben vom 28. Juni 2019 gegen eine Verschärfung ausgesprochen, damit den Stahlverbrauchern in der EU keine Lieferengpässe oder Verteuerungen drohen (www.orgalim.eu/position-papers). ■

Foto: AdobeStock.com / Fokussiert



ANSPRECHPARTNER

Christian Vietmeyer

Syndikusrechtsanwalt · 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

cvietmeyer@wsm-net.de

www.wsm-net.de



Foto: AdobeStock.com / Alexander Limbach

Gesetz zur Bekämpfung der Unternehmenskriminalität

Im August 2019 wurde ein nicht-ressortabgestimmter Entwurf eines Gesetzes zur Bekämpfung der Unternehmenskriminalität bekannt. Seit dem Jahr 2013 wird darüber – damals zum Teil noch unter der Bezeichnung „Verbandssanktionen-gesetz“ – diskutiert.

Der jetzige Entwurf des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz orientiert sich im Wesentlichen an dem aus Nordrhein-Westfalen stammenden Entwurf von 2013 sowie den Eckpunkten im Koalitionsvertrag der 19. Legislaturperiode. Im März 2018 vereinbarten CDU/CSU und SPD in ihrem Koalitionsvertrag: „[Wir] regeln das Sanktionsrecht für Unternehmen neu.“ Statt dem bisher im Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) geltenden Opportunitätsprinzip, das den Verfolgungsbehörden



die Beurteilung erlaubte, welche Verhalten verfolgt werden sollen, soll das Legalitätsprinzip und damit der Verfolgungszwang eingeführt werden und definierte Einstellungsmöglichkeiten vorgesehen sein. Die Bußgelder für Verstöße sollen auf bis zu zehn Prozent des Unternehmensumsatzes erhöht werden. Es sollen nachvollziehbare Zu-messungsregeln für Sanktion geschaffen werden.

Neben Bußgeldern sollen weitere Sanktionsinstrumente bis hin zur Zwangsauflösung geschaffen werden. Die Veröffentlichung von Sanktionen soll auf geeignetem Wege möglich sein. In Bezug auf „Internal Investigations“ sollen gesetzliche Regelungen, insbesondere im Hinblick auf Durchsuchung und Beschlagnahme, geschaffen werden. Zudem soll auch ein Anreizsystem zur Aufklärungshilfe durch „Internal Investigations“ eingeführt werden. Compliance-Maßnahmen sollen strafmildernd wirken können.

WSM sieht keine Notwendigkeit für das Gesetz, weil das erfasste Fehlverhalten bereits jetzt nach den bestehenden Gesetzen hinreichend sanktioniert werden kann. Es besteht kein Anlass für Strafverschärfungen aus Gründen der Kriminalprävention.

Allianz für Lobbytransparenz

Der Austausch zwischen Politik und politischer Interessenvertretung ist ein wichtiger Grundpfeiler politischer Meinungsbildungsprozesse. Mit einem Eckpunktepapier für ein Interessenvertretungsgesetz setzt sich die „Allianz für Lobbytransparenz“ für mehr Fairness und Transparenz ein. Zu dieser Allianz haben sich BDI, Transparency International Deutschland e.V., der Verband der Chemischen Industrie (VCI), die Verbraucherzentrale Bundesverband (VZBV), der Naturschutzbund Deutschland (NABU) und Die Familienunternehmer zusammengeschlossen.

Politische Interessenvertretung gehört zum Fundament des demokratischen Willensbildungsprozesses. Legitime Interessenvermittlung und Bereitstellung von Praxisinformationen bei der Vorbereitung gesetzlicher Regelungen wird jedoch von einer breiten Öffentlichkeit kritisch bewertet. Es wird unterstellt, dass hinter verschlossenen Türen gesetzliche Regelungen vorbereitet werden, ohne dass alle betroffenen Interessen die gleiche Chance haben, gehört zu werden. Der Vertrauensverlust betrifft nicht nur Verbände, sondern auch die Vertreter von Parlament und Regierung.

Um diesem Irrglauben entgegenzuwirken, wurde die Allianz für Lobbytransparenz gegründet. Schließlich ist es eine Voraussetzung für die gesellschaftliche Kompromissfindung, dass bei politischen Prozessen die Interessen verschiedener Stakeholder wie Verbände, Nichtregierungsorganisationen (NGOs), Unternehmen, Stiftungen, Think Tanks, Gewerkschaften, Kirchen,



Public-Affairs Agenturen, Kanzleien, selbstständige Beraterinnen und Berater sowie kommunale Spitzenverbände und Einrichtungen der Selbstverwaltung gehört werden und einfließen. Entscheidend ist, dass für alle Interessenvertreterinnen und -vertreter die gleichen Spielregeln gelten.

Die Industrieverbände erfüllen in Brüssel bereits seit Jahren die hohen Anforderungen des dortigen Transparenzregisters, während sich in Berlin eine gewisse Grauzone aus Agenturen und Einzelkämpfern gebildet hat, deren Transparenz nicht dem Brüsseler Niveau entspricht. Mit der Einführung eines öffentlichen Verbänderegisters hat Deutschland bereits im Jahr 1972 Regeln für Lobbyisten aufgestellt. Die politische Interessenvertretung hat sich seitdem aber weiterentwickelt. Die geltenden Transparenzregelungen müssen daher auf ihre Wirksamkeit überprüft und der heutigen Zeit angepasst werden.

Die Allianz für Lobbytransparenz setzt sich für ein umfassendes Interessenvertretungsgesetz ein, das allen Interes-

senvertreterinnen und -vertretern, aber auch den Mitgliedern des Bundestags sowie politischen Amtsträgerinnen und Amtsträgern gerecht wird. Dabei muss besonders darauf geachtet werden, dass ein solches Gesetz die Grundrechte nicht einschränkt, so einfach wie möglich gestaltet ist und keine ausufernde Bürokratie zur Folge hat.

Das von der Allianz veröffentlichte Eckpunktepapier für ein Interessensvertretungsgesetz enthält Vorschläge für verschiedene Regelungsbereiche, nämlich die Verpflichtung aller Personen, die sich primär der politischen

Interessenvertretung widmen, zur Eintragung in ein öffentliches Lobbyregister mit Angabe der Tätigkeitsfelder sowie der für die Interessenvertretung zur Verfügung stehenden Finanzmittel. Pflicht ist zudem die Beachtung eines Verhaltenskodex' mit Sanktionen bei Nichterfüllung. Außerdem braucht es Regelungen zu einem „legislativen Fußabdruck“ in Form einer digital basierten und öffentlich zugänglichen Dokumentation der politischen Interesseneingaben. Überdies muss die Benennung eines Lobbybeauftragten sowie die Vorlage eines regelmäßigen Lobbyberichts erfolgen. ■

ANSPRECHPARTNER

Christian Vietmeyer

Syndikusrechtsanwalt · 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

cvietmeyer@wsm-net.de

www.wsm-net.de



NEUE VDA-BÄNDE

Auf dem Weg zur harmonisierten Qualität

Die Inhalte dieser farbenfrohen Bände werden in Arbeitskreisen entwickelt, die sich aus Mitarbeitern der Original Equipment Manufacturer (OEM) sowie meist großer Zulieferunternehmen zusammensetzen. Diese Arbeitskreise wiederum arbeiten unter dem Dach des Qualitäts Management Centers im Verband der Automobilindustrie (VDA QMC).

Aus der automobilen Zulieferkette sind sie nicht wegzudenken: Die roten und blau-goldenen Bände des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) mit Empfehlungen zu diversen Themen aus dem weit gefassten Feld des Qualitätsmanagements. Wenn es eine vertragliche Grundlage hierfür gibt, müssen sie von den Zulieferern umgesetzt werden.

Die fortlaufenden Änderungen im Automotive-Umfeld sowie die Erfahrungen mit der Umsetzung der Vorgaben der bestehenden VDA-Bände bieten immer wieder Anlass zur Überarbeitung. So sind in jüngster Vergangenheit zahlreiche Bände überarbeitet mit komplett neuen Empfehlungen ergänzt worden. Da hinter jeder Überarbeitung eine Überlegung steht und sich von daher neue Anforderungen für die Zulieferkette ergeben, lohnt sich ein Blick auf die Neuerungen.

AIAG & VDA FMEA-Handbuch

Das gab es so noch nie: Im Rahmen einer Projektarbeit mit Teams vom VDA und der Automotive Industry Action Group (AIAG), dem Zusammenschluss der nordamerikanischen Automobilindustrie, wurde ein abgestimmtes Handbuch zur FMEA-Methodik entwickelt. FMEA steht für Fehlermöglichkeits- und -influssanalyse. Dieses Handbuch löst die bisherigen Vorgaben des AIAG-Handbuches und des VDA-Bandes 4 – FMEA ab und liefert einheitliche Grundsätze zur Durchführung einer FMEA.

Eine Klassifizierungssystematik hilft den Unternehmen bei der Einstufung und Verwendung von Informationen.

VDA Band 8D: Problemlösung in acht Disziplinen

Die Bearbeitung von aufgetretenen Fehlern in acht Disziplinen ist das übliche Vorgehen in der Automobilindustrie. Anders als beim FMEA-Handbuch wurde hier keine gemeinsame Publikation erstellt, sodass sich für den VDA Band 8D folgende Neuerungen ergeben:

- Unterscheidung 8D: Methode – Prozess – Bericht
- Definition von Entscheidungskriterien zum Start des 8D-Prozesses
- Neue 8D-Berichtsvorlage
- Methodik und Kriterien zur Bewertung des Reifegrades der eigenen 8D-Organisation
- Darstellung der acht Disziplinen in leicht verständlichen Kärtchen zu Schulungszwecken
- Expliziter Verweis auf Methoden zur Ursachenanalyse
- Definition einer vierstufigen Ursachenanalyse (Ursache für Auftreten und Nicht-Entdecken eines Fehlers jeweils aus technischer und systemischer Betrachtung)
- Neue Ishikawa- und 5W-Vorlage zur Abbildung der vierstufigen Ursachenanalyse

Bezüglich des neuen VDA Bandes 8D bleibt es abzuwarten, in welcher Form dieser in die kundenspezifischen Forderungen

Der Grund für die Harmonisierung: Die FMEA ist eine grundlegende und sehr verbreitete Methode zur Qualitätsplanung. Aufgrund der bisherigen Unterschiede kam es zu abweichenden Ergebnisinterpretationen. Das führte zu Reibungsverlusten bei Abstimmungen innerhalb der Zulieferkette und in Audits.

Im Kern wurden folgende Änderungen eingebracht:

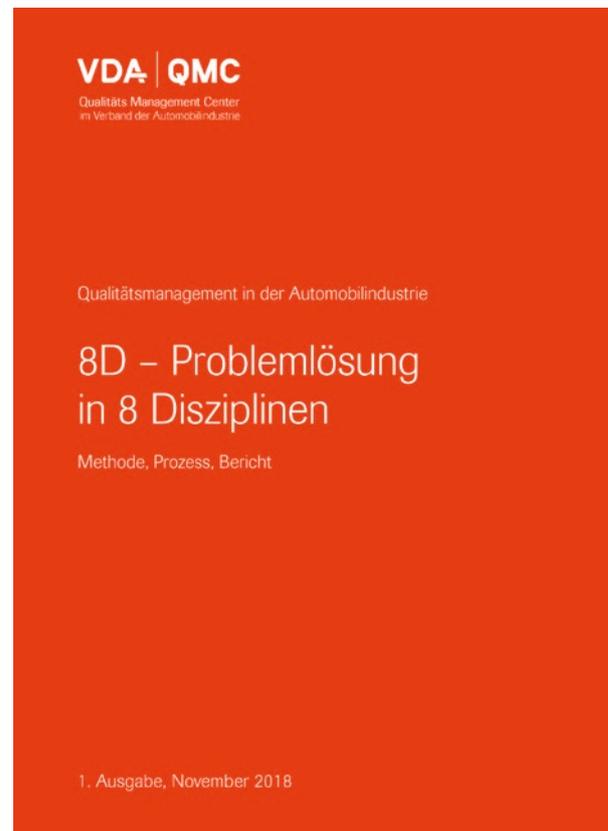
- Durchführung der FMEA in sieben Schritten
- Wegfall der Risikoprioritätszahl (RPZ), Einführung der Aufgabenpriorität
- Neudefinition der Bewertungskataloge zu Bedeutung, Auftritts- und Entdeckungswahrscheinlichkeit
- Konzept des Fokuselementes
- Neues Formblatt zur Abbildung der sieben Schritte.

Das neue AIAG & VDA FMEA-Handbuch sollte als Anlass dienen, um die Implementierung der FMEA im Unternehmen grundsätzlich zu überdenken und gegebenenfalls neu auszurichten.

VDA Band 1: Dokumentierte Information und Aufbewahrung

Der Lenkung von Informationen, seien es althergebrachte Aufzeichnungen oder Datensätze, kommt im Zuge der stetig steigenden Anforderungen an die Nachweisführung eine hohe Bedeutung zu. Unternehmen der Zulieferkette müssen bei Qualitätsabweichungen oder in einem potenziellen Produkt haftungsfall schnell über die entsprechenden Informationen verfügen.

Wurde in der vorherigen Ausgabe der Schwerpunkt auf die Dokumentation und Archivierung von kritischen Merkmalen gelegt, so gibt die neue Edition Empfehlungen für den Umgang mit Informationen entlang des Produktlebenszyklus.



der OEMs integriert wird. Die Definition von Entscheidungskriterien zum Start des 8D-Prozesses eröffnet die Möglichkeit, nicht mehr für jeden simplen Fehler alle acht Disziplinen beachten zu müssen. Viele Fehler können nun im Rahmen eines weniger aufwendig gestalteten Reklamationsprozesses bearbeitet werden.

**VDA Band:
Produktintegrität**

Die Einhaltung von gesetzlichen und behördlichen Anforderungen fordert die gesamte Lieferkette heraus. Einzelne OEM, zum Beispiel VW, haben deshalb die Funktion der Produktsicherheitsbeauftragten eingeführt. Der VDA Band Produktintegrität (= Produktsicherheit + Produktkonformität) wurde erstmalig erstellt, um die unterschiedlichen Anforderungen von OEMs und Lieferanten in einem Standard zusammenzufassen.

Er zeigt umfassende Handlungsempfehlungen für Unternehmen zu Produktsicherheit und -konformität auf. Als eine Möglichkeit wird die Rolle und organisatorische Einbindung des Product Safety and Conformity Representative (PSCR) beschrieben. Daneben werden Handlungsempfehlungen zur Sicherstellung der Einhaltung von Gesetzen und behördlichen Anforderungen entlang des Produktlebenszyklus gegeben. Der Band verweist auf eine Vielzahl einzusetzender Methoden, ohne im Detail auf diese einzugehen. Aufgrund der umfassenden, aber recht oberflächlichen Betrachtung der Themen wird der Besuch einer entsprechenden Schulung empfohlen.

**VDA Band:
Lessons Learned**

In einigen Standardanforderungen der Automobilindustrie (Auditstandard VDA 6.3, Qualitätsmanagement-System-Standard der Automobilindustrie IATF 16949) findet sich der undefinierte Begriff „Lessons Learned“.

Der neue VDA Band Lessons Learned schließt diese Lücke und weist implizit darauf hin, dass die wirksame Verwaltung von Wissen einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil darstellt.

Im Kern definiert der Band einen Lessons Learned-Prozess mit folgenden Schritten:

- Sammeln und Dokumentieren
- Erkenntnisbewertung
- Erkenntnisverbreitung
- Anwenden und Umsetzen.

Daneben werden Empfehlungen zur Dokumentation sowie weitere Anwendungstipps beschrieben. Der Band kann als Leitfaden zum Aufbau einer Lessons Learned-Systematik im Unternehmen herangezogen werden.



**VDA Band:
Schadteilanalyse Feld & Auditstandard**

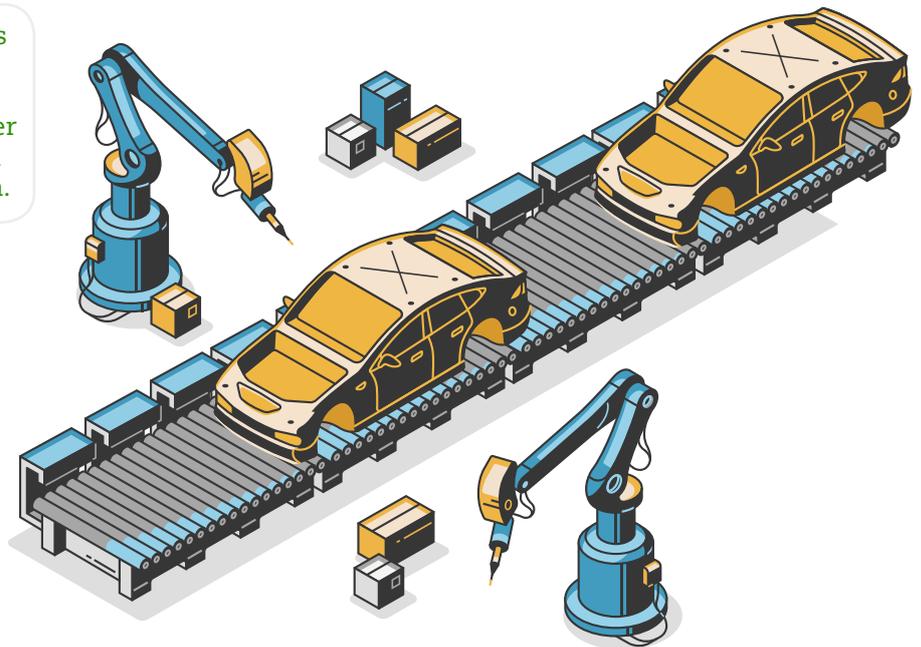
In keinem anderen Industriezweig fallen so hohe Gewährleistungskosten an wie in der Automobilindustrie. In Zeiten von immer komplexeren Systemen, Gleichteil- und Baukastenstrategien, der Konsolidierung auf Zulieferebene und zig-millionenfach gefertigten Fahrzeugen führen Fehler oft zu schwerwiegenden Folgen wie zum Beispiel einem Produktrückruf. Umso wichtiger ist es, im Feld („auf der Straße“) ausgefallene Systeme und Bauteile in der gesamten Lieferkette systematisch zu untersuchen und Fehler wirksam abzustellen. Der Band wurde um genauere Ausführungen zu diesen Themen erweitert, zum Beispiel Logistik, Kennzahlen und Planung.

Eine Neuerung stellt der Auditstandard dar. In Anlehnung an die VDA 6.3-Systematik ist ein ausführlicher Fragenkatalog zu allen Aspekten der Schadteilanalyse definiert worden.

**VDA Band:
CSR – Kundenspezifische Anforderungen**

Die IATF 16949 verlangt die Einbindung von kundenspezifischen Forderungen (Customer Specific Requirements, CSR) in das Qualitätsmanagement (QM)-System der Zulieferer. Dabei werden die Unternehmen mit einer steigenden Anzahl an Dokumenten sowie einer kundenspezifischen und uneinheitli-

Es ist nur eine Frage der Zeit, bis die OEM und somit alle Unternehmen in der automobilen Zulieferkette die Anwendung der Methoden gemäß den neuesten VDA-Bänden einfordern werden.



chen Dokumentenstruktur konfrontiert. Für die Lieferkette ist nicht eindeutig erkennbar, welche Anforderung als CSR in das QM-System integriert werden muss und bei welcher Vorgabe es sich um eine Kundenanforderung handelt, die natürlich auch umgesetzt, aber nicht zwangsläufig als immer wiederkehrende Systematik angesehen werden muss.

Hiervon ausgehend wurden in diesem Band CSR und Kundenanforderung deutlicher voneinander abgegrenzt. Darüber hinaus werden Beispielprozesse zur Erstellung von kundenspezifischen Forderungen und zum Aufbau einer CSR dargestellt.

Ausblick

In diesen Bänden wurden viele Einzelheiten durch den VDA überarbeitet oder neu definiert. Zum jetzigen Zeitpunkt lässt sich jedoch sagen: Das war noch nicht alles. Etliche bestehende Vorgaben befinden sich gerade in einer Überarbeitungsphase. So muss an dieser Stelle auf das Erscheinen des neuen VDA Band 2 hingewiesen werden. Der VDA Band 2 enthält die Vorgaben zum Thema „Bemusterung“ (Produktionsprozess und Produktfreigabe). Bekannte Elemente wie Vorlagestufen und Stufen der Freigabeentscheidung werden grundlegend neu definiert. Von diesem Thema wird wohl jeder Lieferant früher oder später betroffen sein.

Darüber hinaus werden im Augenblick weitere Bände wie Besondere Merkmale, Produktaudit und Prüfprozesseignung überarbeitet. Auch zu neuen Themenfeldern werden zurzeit neue Vorgaben definiert. So befinden sich beispielsweise die VDA Bände „Automotive Cyber Security“ und „Softwareupdates Over the Air in Fahrzeugen“ in der Erstellungsphase.

Fazit und Handlungsempfehlungen

Es ist nur eine Frage der Zeit, bis die OEM und somit alle Unternehmen in der automobilen Zulieferkette die Anwendung der Methoden gemäß den neuesten VDA-Bänden einfordern werden. Betroffene Unternehmen sollten nicht darauf warten, sondern sich proaktiv mit den Themen auseinandersetzen. Nur so bleibt ausreichend Zeit, um die Änderungen und Neuerungen sowie deren Auswirkungen auf die Unternehmensorganisation zielführend zu bewerten.

Den ersten Schritt stellt die Schulung der Mitarbeiter bei einem geeigneten Schulungspartner dar. Die VIA Akademie bietet unter anderem hierzu ein spezielles Trainingsprogramm an. Nach erfolgreichem Kompetenzaufbau gilt es dann, die Anforderungen in die bestehende Ablauforganisation zu integrieren. Die Aufwände hierfür können von der Anpassung einer einzelnen Arbeitsanweisung über das Update bestehender Softwarelösungen bis zu Änderungen in der Organisation reichen. Bei der Aufwandsabschätzung sowie der Umsetzungsbegleitung bietet sich eine fachkundige externe Unterstützung an, um die zahlreichen Neuerungen effizient und wirksam in die betrieblichen Prozesse einzugliedern. ■

ANSPRECHPARTNER



Jörg Marquardt
Senior Consultant

VIA Consult GmbH & Co. KG
Martinstraße 25
57462 Olpe/Biggesee
Tel. 02761 / 83668-0
j.marquardt@via-consult.de



PRIVATE EQUITY

Mehr Sprungkraft für den Mittelstand

Bei Akquisitionen oder schnellem Wachstum stoßen viele Familienunternehmen an ihre Grenzen. Die Aufnahme von Private Equity-Investoren kann eine interessante Alternative sein zur Erweiterung des finanziellen Spielraums – wenn einige wichtige Regeln beachtet werden.

Wer als Unternehmer den nächsten großen Schritt tun will, muss Gelegenheiten erkennen, Marktpotenziale abschätzen und bisweilen komplett neu denken – auch was die Formen der Finanzierung betrifft. Große Akquisitionen, eine neue Wachstumsstrategie, die Neuordnung des Gesellschafterkreises oder der Vorstoß in ein anderes Produktsegment: Das sind typische Chancen, den nächsten Schritt zu tun. Sie alle erfordern jedoch oft so hohe Mittel, dass eine klassische Fremdkapitalfinanzierung meist überfordert ist. Die Optionen, um die natürlichen Grenzen der Finanzierung zu erweitern, sind vielfältig – bis hin zum Börsengang. Sie alle erfordern gute Beratung, klare Ziele und einen offenen, strategischen Dialog mit allen Gesellschaftern.

Ein elegantes und zunehmend interessantes Vorgehen kann die Stärkung der Eigenkapitalseite durch Aufnahme von Private Equity-Investoren sein. Dies ist vor allem für Familienunternehmen sinnvoll, die eine klare Perspektive haben und bei denen Unternehmer und Management mit einer eigenen Beteiligung an Bord bleiben. Private Equity funktioniert dann wie eine Ehe auf Zeit: Meist verkauft der Investor nach etwa vier bis sieben Jahren seine Anteile – etwa an einen strategischen Investor, der in dem Zukauf eine gute Ergänzung des eigenen Portfolios erkennt oder auch an einen anderen Finanzinvestor – und zahlt seine Geldgeber aus.

Damit das klappt, muss der Firmenwert beim sogenannten Exit deutlich höher liegen als zu Beginn. Es gilt also, das Unternehmen in eine Flughöhe zu bringen, die es aus eigener Kraft nicht erreicht hätte – was die Ziele von Altgesellschaftern und Investoren zur Deckung bringt. Neben finanzieller Feuerkraft bringen diese zudem oft wichtige Branchenerfahrung und -kompetenz mit ein. Wie stark sich der Investor auch strategisch einbringt oder wie die Zusammenarbeit geregelt wird – all das ist eine Frage der Absprache.

Mit Blick auf Private Equity sind gerade mittelständische Unternehmen derzeit in einer starken Position. Verglichen mit anderen Ländern, hat der deutsche Transaktionsmarkt Nachholpotenzial, die Bewertungen sind hoch, die Nachfrage übersteigt das Angebot. Champions im deutschen Mittelstand, womöglich global ausgerichtet, sind also höchst interessant für Investoren – ein echter Verkäufermarkt. Und: Seit Jahren sinkt die durchschnittliche Transaktionsgröße. Auch kleinere Buy-Outs stoßen auf großes Interesse.

Die Suche nach einem finanzstarken Partner sollte sehr sorgfältig erfolgen und Aspekte wie Schuldendienst, Branchenfokus und Historie abklopfen. Wie erfahren ist der Investor in dem entsprechenden Segment? Welche Referenzen kann er vorweisen, wie ist sein Track Record? Und, nicht zuletzt: Wie ist der Umgang mit den Firmen, in die er investiert? Es ist wichtig, hier nicht nur die Zahlen zu sehen – sondern auch die Menschen, mit denen man es zu tun hat. Der Investor sollte ein echtes Interesse und tiefes Verständnis für das Geschäft haben, statt rein finanzgetrieben zu denken.

Dennoch spielen Zahlen natürlich eine entscheidende Rolle. Als Faustregel gilt, die Verschuldung üblicherweise auf maximal 50 Prozent des Kaufpreises zu begrenzen und den Schuldendienst so zu regeln, dass noch Luft bleibt. Bei der Auswahl des richtigen Investors unterstützt die Deutsche Bank Unternehmen als Vermittler und M&A Berater. Sie berät den Verkäufer vollumfänglich, prüft vorab das Risiko-Chancen-Verhältnis, berechnet die Tragfähigkeit des Schuldendienstes und hinterfragt, ob der Investor auch wirklich ausreichend Kapital bereitstellt. Sie steht Firmen von Anfang an zur Seite und strukturiert einen geeigneten Verkaufsprozess. Auch eine Mitfinanzierung des Kaufpreises kann möglich sein.

Und was ist mit dem Schlagwort von den „Heuschrecken“?

Hier lässt sich festhalten: Die Diskussion ist längst deutlich abgeflacht. Im Mittelstand gibt es inzwischen eine breite Akzeptanz für Private Equity. Ein Zusammengehen mit einem starken Partner ist zur beliebten Option geworden, um den finanziellen Spielraum zu erweitern. Auch wenn das Herinholen neuer Gesellschafter für den Unternehmer oft bedeutet, sich von der Anteilsmehrheit zu trennen: Wenn das Unternehmen dann erfolgreich wächst, wird der Kuchen für alle größer. ■

ANSPRECHPARTNER



Thomas Buschmann

Regionsleiter Firmenkunden Nordwest

Deutsche Bank AG

Königsallee 45-47 · 40212 Düsseldorf

Tel. 0211 / 883-1441

Mobil 0172 / 2755135

thomas.buschmann@db.com

www.deutsche-bank.de/fk



EIGENSTROMERZEUGUNG

Blockheizkraft und Fotovoltaik: Investitionen, die sich lohnen können

Wirtschaftlichkeit ist prinzipiell erreichbar, weil selbst erzeugter Strom rund 6-7 ct/kWh weniger Stromnebenkosten generiert und über mehrere Wege direkt oder indirekt gefördert wird:

- Die Netzentgelte entfallen ganz (minus 2-3 ct/kWh).
- Die EEG-Umlage auf eigengenutzten Strom ist nur zu 40 Prozent zu entrichten (sonst 6,756 ct/kWh).
- Anlagen kleiner 2 MW zahlen weder Stromsteuer (minus 2,05 ct/kWh) noch Energiesteuer (minus 0,55 ct/kWh); erdgasbetriebene Anlagen größer 2 MW zahlen keine Energiesteuer (minus 0,55 ct/kWh).
- Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz: KWK-Anlagen erhalten leistungsabhängig bis 100 kW einen KWK-Zuschlag für eigengenutzten und eingespeisten Strom (z.B. bei 50 kW 4 ct/kWh für eigengenutzten und 8 ct/kWh für eingespeisten Strom, bei 100 kW 3,5 ct/kWh für eigengenutzten und 7 ct/kWh für eingespeisten Strom). Anlagen über 100 kW erhalten nur für eingespeisten Strom einen Zuschlag.

Für den Einsatz in der Industrie gibt es Stromerzeugungsanlagen, die mit fossilen (Heizöl, Erdgas, Schweröl) oder regenerativen Brennstoffen (Biogas, Holz) betrieben werden. Mittels Fotovoltaik kann Sonnenstrahlung direkt in Strom umgewandelt werden.

Da künftig alle Brennstoffe der CO₂-Bepreisung unterliegen und dadurch die Energiekosten weiter steigen, stellen sich viele Unternehmen die Frage, ob sie mit einer Modifikation ihrer örtlichen Infrastruktur, insbesondere mit dem Aufbau einer eigenen Stromversorgung, eine Verbesserung bewirken können. Doch wann ist eine eigene Anlage zur Stromerzeugung wirtschaftlich lohnend?

Auch Windkraft- und Geothermie-Anlagen wären grundsätzlich zur dezentralen Stromerzeugung geeignet, benötigen aber viel Platz und Aufwand und sind daher in der Industrie selten. Mit Blockheizkraftwerken und Fotovoltaik-Anlagen stellen wir im Folgenden die beiden am häufigsten eingesetzten Technologien vor.

Blockheizkraftwerke sollten bedarfsgerecht geplant werden

Blockheizkraftwerke (BHKW) sind stationär betriebene Verbrennungsmotoren, die einen Stromgenerator antreiben. Die Grundvoraussetzung für den rentablen Betrieb von Blockheizkraftwerken ist neben einem hohen Strombedarf auch ein ausgeprägter Wärmebedarf: Denn die Wärme wird mittels „Kraft-Wärme-Kopplung“ aus Kühlwasser und Abgasen zurückgewonnen und nicht nur der Strom genutzt. Dadurch erhöht sich der Wirkungsgrad der Anlage von rund 40 auf rund 90 Prozent. Diese Effizienz ist aber nur möglich, wenn die Wärme direkt vor Ort im Produktionsprozess verwendet wird (etwa für Entfettung, Galvanisierung, Teilevorwärmung, Raumheizung). Am effizientesten eingesetzt wird die so gewonnene Wärme für Warmwasser mit üblicherweise maximal 90°C, zur Dampferzeugung oder selten zur Heißblufferzeugung. Entscheidend für den wirtschaftlichen Betrieb ist zudem eine Benutzungsdauer von mindestens 5.000

Stunden pro Jahr. Weitere Anforderungen gibt es nicht. Prinzipiell sind BHKW damit für Unternehmen jeder Branche und jeder Größe denkbar; auch an den Standort werden keine besonderen Anforderungen gestellt.

In der Industrie finden sich BHKW mit einer elektrischen Leistung von 50 kWel bis mehrere Megawatt; am gebräuchlichsten sind Anlagen zwischen 200 und 300 kWel. Die erforderlichen Investitionen sind mit zunehmender Modulgröße sehr stark degressiv und reichen von rund 1.500 Euro/kW für die 50 kW-Anlage bis herunter auf 500 Euro/kW bei einem 2 MW-BHKW. Kleinanlagen haben eine Lebensdauer von etwa zehn Jahren; Großanlagen, die in den Hauptkomponenten nach etwa acht bis zehn Jahren generalüberholt werden, können bis zu 25 Jahre und mehr genutzt werden. Der Wartungsaufwand beträgt inklusive einer Generalüberholung bei ganz kleinen Anlagen etwa 3-4 ct/kWh, bei sehr großen Anlagen weniger als 1 ct/kWh. Eine klug dimensionierte Anlage amortisiert sich nach etwa drei Jahren.

Die korrekte Dimensionierung ist ganz wesentlich. Man sollte seinen jetzigen und zukünftigen Bedarf wirklich realistisch abschätzen und die Anlage nicht größer als nötig dimensionieren. Dieser häufig gemachte Fehler führt sonst dazu, dass die für die Amortisation geplante Nutzungsdauer von rund 5.000 bis 6.000 Stunden pro Jahr nicht erreicht wird. Dem ist in der Regel auch nicht mit verstärkter Einspeisung ins öffentliche Netz beizukommen, da selbst unter Berücksichtigung der Förderung nach dem KWK-Gesetz die Vermeidung von Fremdstrombezug in den meisten Fällen lukrativer ist als die Einspeisung ins öffentliche Netz. Sinnvoll und wichtig ist auch die Ergänzung des BHKW mit einem Warmwasserpufferspeicher. Dieser bewahrt den Motor vor vorzeitigem Verschleiß, indem die Zahl der Neustarts reduziert wird. Bei geeigneter Dimen-

sionierung kann der Pufferspeicher auch genutzt werden, um in Zeiten schwachen Wärmebedarfs mehr Strom zu erzeugen oder in Zeiten geringeren Strombedarfs Wärmebedarfsspitzen auszugleichen. Eine größere Anlagendimensionierung ist jedoch nur sinnvoll, wenn auch ein entsprechender kontinuierlicher Prozesswärmebedarf besteht (beispielsweise Entfettungsbäder für die Oberflächenbehandlung).

Das Beispiel des Werkzeugmaschinenherstellers WaldrichSiegen Werkzeugmaschinen GmbH verdeutlicht den wirtschaftlichen Nutzen eines eigenen BHKW: Bei einem Jahresbedarf von etwa 5.500 MWh Strom und 6.000 MWh Wärme wurden zunächst die entsprechenden Lastgänge grundlegend analysiert. Daraus wurde klar, dass der über 6.000 Stunden pro Jahr garantierte kontinuierliche Wärmebedarf bei mehr als 400 kW liegt. Die Anlage wurde letztlich so dimensioniert, dass man auch im Falle eines produktionsbedingt verringerten Wärmebedarfs keine Einschränkungen in der Anlagenlaufzeit und hierdurch womöglich verringerten Kapitalrückfluss hinnehmen müsste. Für das verbaute Modul mit rund 300 kWel und einen 50 m³-Pufferspeicher wurden rund 350.000 Euro investiert. Die Anlage produziert jährlich rund 2.000 MWh Strom und erspart dem Unternehmen 200.000 Euro Stromkosten pro Jahr. Durch die Förderung nach dem KWK-Gesetz (50.000 Euro pro Jahr) sowie unter Berücksichtigung der zusätzlichen Brennstoff- und Betriebskosten (ca. 100.000 Euro pro Jahr) ergibt sich damit eine dynamische Kapitalrückflusszeit von rund drei Jahren.

Die Alternative: Fotovoltaik-Anlagen

Neben BHKW stellen Fotovoltaik-Anlagen (PV) eine gut nutzbare Form der Strom-Eigenerzeugung dar. Seit dem Erneuerbare-Energien-Gesetz von 2000 haben Fotovoltaik-An-

Abb. 1: Beispielhafte Daten zur Wirtschaftlichkeit von Fotovoltaikanlagen	Fotovoltaik-Anlage 1 165 kW auf Firmendach mit 2.500 m ²	Fotovoltaik-Anlage 2 400 kW auf Firmendach mit 3.200 m ²
Investitionskosten	132.000 Euro	288.000 Euro
Betriebsdauer	23 Jahre	23 Jahre
Höchstlast	0,165 MW	0,400 MW
Betriebsstunden	1.100 h/Jahr	1.000 h/Jahr
Instandhaltungskosten	1.980 Euro/Jahr	2.880,00 Euro/Jahr
Gesamtproduktion pro Jahr	181,5 MWh/Jahr	400 MWh/Jahr
Jährlicher Investitionskostenanteil	8.027,44 Euro/Jahr	17.514,40 Euro/Jahr
Investitionskosten pro MWh	44,23 Euro/MWh	43,79 Euro/MWh
Betriebskosten pro MWh	10,91 Euro/MWh	7,20 Euro/MWh
Produktionskosten für Strom	55,14 Euro/MWh	50,99 Euro/MWh
Amortisationszeit	6,07 Jahre	5,81 Jahre



Pufferspeicher der WaldrichSiegen
Werkzeugmaschinen GmbH, Burbach



Fotovoltaik-Anlage Adelman GmbH, Kehl



Blockheizkraftwerk der WaldrichSiegen
Werkzeugmaschinen GmbH, Burbach

lagen auf vielen Dächern Einzug gehalten: Die auf 20 Jahre garantierte Einspeisevergütung von anfangs 43-48 ct/kWh machte sie höchst attraktiv. Inzwischen werden unter 8 ct/kWh bezahlt; im Gegenzug stiegen aber die Stromnebenkosten (Steuern, Abgaben und Umlagen) von 1,323 ct/kWh auf mittlerweile 9,923 ct/kWh. Entsprechend bestimmen heute der Anteil an Eigenverbrauch und die dadurch vermiedenen Stromkosten die Wirtschaftlichkeitsberechnung, zumal sich die Anlagen selbst erheblich vergünstigt haben. So ist die Nutzung von selbst erzeugtem Solarstrom auch für typische Maschinenbau-Unternehmen attraktiv geworden.

Die Amortisationszeit von Fotovoltaikanlagen liegt zwar noch immer bei sechs bis acht Jahren (siehe Abbildung 1). Bei einer Lebensdauer von 20 und mehr Jahren stehen der Investition jedoch 15 bis 18 Jahre Einsparungen bei den Stromkosten entgegen. Je nach Abschreibungsdauer ist mit Gesamtkosten von 5-7 ct/kWh Strom zu rechnen. Da sich die Stromkosten mittelständischer Unternehmen bei Bezug aus dem Netz mittlerweile auf 17-21 ct/kWh belaufen, ermöglichen derartige Anlagen eine Ersparnis von 12-16 ct/kWh. Weitere Kosten lassen sich einsparen, wenn man für den über die Eigenerzeugung hinausgehenden Fremdbezug ein Preisgefüge vereinbart, welches aus einem Hochtarif während der (selbstversorgten) Tagstunden und einem günstigeren Niedrigtarif während der

Nachtstunden besteht. Auf zehn Jahre betrachtet ist für eine Beispielanlage mit 165 kW eine Gesamtersparnis von 180.000 Euro bis deutlich mehr als 200.000 Euro möglich.

Fotovoltaikanlagen sind in jeder Größenordnung zu haben und haben den Vorteil, dass sie relativ problemlos erweitert werden können. Der einzige limitierende Faktor besteht darin, dass die benötigte Dachfläche auf die nächsten 20 Jahre garantiert dauerhaft verfügbar sein muss (Ausmaße, Stabilität, Dichtigkeit). Der erforderliche Investitionsbedarf variiert zwischen 720 Euro/kWh und 850 Euro/kWh, je nach individuellen Gegebenheiten (Dachausrichtung, Neigungswinkel und Aufständigung). Hinzu kommen jährliche Betriebskosten von maximal einem Prozent der Investitionssumme. In Ausnahmefällen kann es sinnvoll sein, einen Batteriespeicher hinzuzunehmen, etwa wenn besonders hohe Anforderungen an die Versorgungssicherheit bestehen oder wenn bei Fremdbezug besonders hohe Leistungspreise zur Abrechnung kommen. Preislich sind etwas größere Speicher mit einer Speicherkapazität von 50 bis 100 kWh derzeit ab 700 bis 800 Euro/kWh zu haben.

Der metallverarbeitende Betrieb Adelman aus Kehl hat sich 2013 entschlossen, sein etwa 2.500 m² großes Hallendach teilweise zu nutzen, um mit einer 165 kW-Fotovoltaik-Anlage selbst Strom zu erzeugen. Binnen eines Jahres waren Planung und Umsetzung abgeschlossen. Geschäftsführer Matthias Endlich resümiert: „Seit mehr als fünf Jahren erzeugen wir zuverlässig eigenen Strom bei sehr geringen Wartungskosten. Insbesondere in den guten Sonnenjahren 2018 und 2019 konnten wir dadurch unser Stromkostenbudget trotz ständig steigender Stromnebenkosten stabil halten: Rückblickend haben wir definitiv eine gute Investitionsentscheidung getroffen. Außerdem leisten wir hiermit noch einen Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Emissionen.“

Weitere Informationen zu Energietechnik und Energieeffizienz unter <https://www.energie-consulting.com/anlagen-und-systeme-noch-wirtschaftlicher-betreiben/>.

Wer eine wie auch immer geartete Eigenstromanlage errichten möchte, sollte ein paar wesentliche Dinge beachten:

1. Der Besitz der Anlage und der Verbrauch der erzeugten Energie müssen zwingend durch dieselbe juristische Person erfolgen, da sonst die volle EEG-Umlage fällig wird.
2. Die korrekte Dimensionierung der Anlage ist für den wirtschaftlichen Betrieb unabdingbar. Sowohl BHKW als auch Fotovoltaik sollten lieber kleiner gewählt werden, so dass sich die Anlage garantiert und auch schneller rechnet: Bei Überdimensionierung droht der Verlust der Rentabilität. Bei BHKW, die in Teillast gefahren werden, verschlechtert sich zudem der Wirkungsgrad. Die Herausforderung besteht darin, den Bedarf auch auf 10 bis 20 Jahre korrekt abzuschätzen. Sollte sich der Bedarf später erhöhen, kann bei BHKW theoretisch ein weiteres Modul ergänzt werden, Solaranlagen sind (abhängig von der verfügbaren Dachfläche) jederzeit nachrüstbar.
3. Unternehmen sollten Angebote unbedingt selbst prüfen oder von Dritten prüfen lassen. Anbieter präsentieren ihre tendenziell überdimensionierten Anlagen manchmal als rentabel, indem sie überzogene Strompreise ansetzen, was zu falschen Kapitalrückflussberechnungen führt.
4. Der Betrieb einer eigenen Stromerzeugungsanlage ist mit einer zunehmenden Zahl an Meldepflichten verbunden, die beachtet werden müssen und auch Manpower benötigen.

Ab 2021 ändert sich die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Angesichts des Klimapaketes und Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) verändert sich die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ab 2021 etwas (siehe Abbildung 2):

- Durch die CO₂-Bepreisung ab 2021 werden Brennstoffe und damit der Betrieb von BHKW schrittweise immer teurer; zusammen mit der angekündigten Entlastung von Industriebetrieben hinsichtlich der EEG-Umlage beim Fremdstrombezug erschwert dies die Wirtschaftlichkeit von BHKW. Dennoch bleiben BHKW ein sinnvolles Instrument für eine kostenoptimierte Energie-Infrastruktur.
- Auf die Wirtschaftlichkeit von Solaranlagen wirkt sich die neue CO₂-Bepreisung hingegen positiv aus: Aus dem Netz bezogener Strom wird sich trotz Senkung der EEG-Umlage weiter verteuern, so dass die Ersparnis durch Eigenerzeugung größer wird. Zudem werden die Anlagen auch in den kommenden Jahren noch günstiger werden und auch der Einsatz von Speichertechnologien dürfte mittelfristig sinnvoll möglich werden.

Zusammenfassend lässt sich sagen: Unternehmen, für die der Strombedarf einen Kostenfaktor darstellt und bei denen die aufgezeigten Randbedingungen für eine Eigenerzeugungsanlage momentan geeignet sind, sollten nicht länger warten und

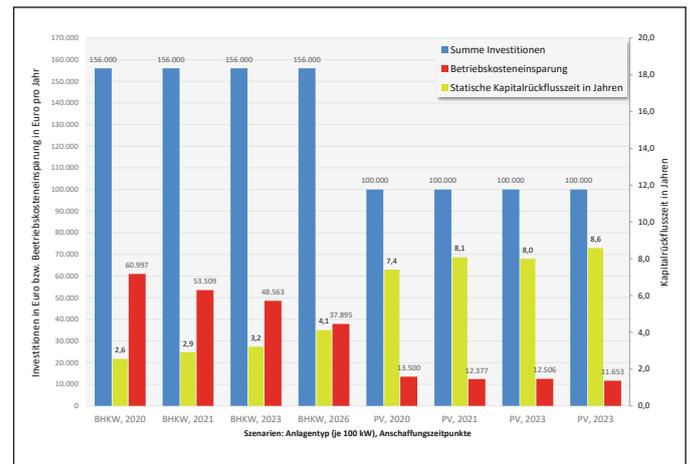


Abb. 2: Durch die neue CO₂-Bepreisung verringert sich die jährliche Kosteneinsparung bei BHKW künftig etwas. Die gleichzeitige Senkung der EEG-Umlage verringert den Vorteil aller Eigenerzeugungstechnologien.

sich umgehend mit einer eigenen Anlage auseinandersetzen. Eine weitere Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen ist eher nicht zu erwarten, ein weiteres Ansteigen der Energiekosten hingegen schon. ■

ANSPRECHPARTNER



Dr. Jürgen Joseph
Partner

ECG Energie Consulting GmbH
Wilhelm-Leonhard-Straße 10
77694 Kehl-Goldscheuer
Tel. 07854 / 9875-299
J.Joseph@ecg-kehl.de



Eric Mignot
Partner

ECG Energie Consulting GmbH
Wilhelm-Leonhard-Straße 10
77694 Kehl-Goldscheuer
Tel. 07854 / 9875-286
eric.mignot@ecg-kehl.de



Dipl.-Ing. Michael Werner
Partner

ECG Energie Consulting GmbH
Wilhelm-Leonhard-Straße 10
77694 Kehl-Goldscheuer
Tel. 07854 / 9875-257
michael.werner@ecg-kehl.de

INDUSTRIELLE VERSICHERUNGEN (XXIX)

Die Zukunft des Transports



Was die Automatisierung von Transport und Verkehr angeht, so werden wir in den nächsten Jahren spannende Entwicklungen sehen. Sie werden viele Branchen vor neue Herausforderungen stellen und, zumindest in Teilbereichen, ein Neudenken in der Versicherungsbranche erfordern.

Drohnen, Roboter, Busse, PKW, LKW und Schiffe, die ohne menschliches Zutun Produkte und Personen von A nach B bringen, sich vollständig autonom fortbewegen und untereinander austauschen – am besten noch in der Form, dass bei gesteigerter Mobilität der Verkehr- und die Umwelt entlastet werden –, so oder so ähnlich wird die Zukunft des Transportwesens aussehen. In einigen Teilen der Welt und der Wirtschaft ist diese Zukunft schon heute Realität. Wann und wie aber werden autonome Fahrzeuge auf unseren Straßen und in der Luft zum Alltag werden, und welche Hürden gilt es auf dem Weg dorthin zu meistern? Viele Fragen sind nach wie vor ungeklärt.

Laut Experten gibt es noch einige Hürden zu nehmen. Denn aktuell ist noch nicht klar, wo die kleinen und großen Helfer zukünftig fliegen, fahren und schwimmen dürfen. Auch bei den Themen Unfallvermeidung und Haftung sind zumindest im öffentlichen Raum noch nicht flächendeckend praktikable Lösungen gefunden worden. Hinzu kommen technische Hindernisse wie die Leistungsfähigkeit von Sensoren, die Kapazität von Akkus oder die Verfügbarkeit alternativer Kraftstoffe.

Was heute schon gut funktioniert und in naher Zukunft definitiv zunehmen wird, ist der Einsatz von Drohnen (auch „Multi-copter“ genannt) und Robotern auf Firmengeländen sowie in geschlossenen Räumen. Denn auf Privatgrundstücken lassen sich rechtliche Fragen deutlich einfacher regeln. Flache Transportroboter, die bis zu 300 Kilogramm schultern können, sind heute beispielsweise bereits bei Amazon im Einsatz. Roboter bringen komplette Regale zu ihren menschlichen Kollegen, die dann das jeweils bestellte Produkt entnehmen.

Drohnen als Paketzusteller? Das wird zweifellos kommen.

In Lagern und weitgehend ohne mit Menschen in Kontakt zu kommen arbeiten heute auch schon Drohnen. Sie werden unter anderem zur Inventur eingesetzt. Ein Beispiel dafür ist die Inventurdrohne des in Dortmund ansässigen Fraunhofer IML. Das dort entwickelte Fluggerät mit dem Namen „InventAIRy“ verfügt über verschiedene Sensoren. Dazu zählen Kameras, Laser-Scanner, RFID- und Barcode-Leser.

Neben der Arbeit in Lagern ist die Auslieferung von Paketen und Briefen wohl eines der zukünftigen Haupteinsatzgebiete von Drohnen. Die Aufgabe, die die Entwickler aktuell in Ballungszentren noch vor große Probleme stellt, könnte für dünner besiedelte Gegenden schon bald Realität werden. Die österreichische Post beispielsweise will sie in den Bergen des Landes aufsteigen lassen, um Päckchen oder Briefe zu entlegenen Bauernhöfen zu bringen. Die deutsche DHL hat entsprechende Flüge mit ihrem „Paketkopter“ genannten Multicopter bereits im Jahr 2016 unter anspruchsvollen Bedingungen in den bayrischen Alpen realisiert. Dabei ist es DHL gelungen, als erster Paketdienstleister weltweit ein solches Fluggerät direkt in die logistischen Abläufe der Paketzustellung einzubinden.

Wenn es um richtig große „Pakete“ geht, die zwischen Kontinenten transportiert werden müssen, kommen Containerschiffe zum Einsatz. Die aktuell größten von ihnen transportieren bis zu 22.000 Standardcontainer über die Weltmeere. Schon heute kommen sie dabei mit Besatzungen von unter 20 Mann aus. In Zukunft soll sich das allerdings nochmal drastisch ändern. Die Containerriesen sollen zukünftig ganz ohne menschliches Personal zwischen den Kontinenten oder an den Küsten entlangfahren. Fortgeschritten ist die Entwicklung bereits in Finnland und Norwegen, wo erste computergesteuerte Schiffe im Testbetrieb unterwegs sind. Für den Einsatz im ganz großen

Maßstab gilt es jedoch – wie bei den Drohnen – einige rechtliche Fragen zu klären. Denn nach dem geltenden Seefahrtsrecht müssen Schiffe auf offenem Meer immer bemannt unterwegs sein. Bis sich dies ändert, werden voraussichtlich noch zehn bis zwanzig Jahre vergehen, schätzen Branchenkenner.

Beim Transport von Personen im öffentlichen Nahverkehr wird die Entwicklung wohl etwas schneller gehen. Einzelne Verkehrsbetriebe testen bereits seit 2018 autonome Kleinbuslösungen. Das Projekt „Autonomer öffentlicher Nahverkehr im ländlichen Raum – Wirkungsforschung zu neuen Formen innovativer Mobilität und Nutzerakzeptanz“ von Wissenschaftlern der TU Berlin ist eines von verschiedenen aktuellen Projekten zu diesem Thema in Deutschland. Ohne Lenkrad fahren solche Kleinbusse eine festgelegte Route vollautomatisch ab, werden aber während der Fahrt von einem mitfahrenden menschlichen Operator überwacht. Denn aus rechtlichen Gründen muss immer ein Mensch an Bord sein, der im Notfall Bremsen und Lenken übernehmen kann.

Die Frage der Haftung entscheidet mit darüber, wie schnell sich die neuen Techniken durchsetzen

Es wird deutlich, dass vor allem die Politik gefragt ist, rechtlich passende Rahmenbedingungen zu schaffen. Versicherungstechnisch ist dies von enormer Wichtigkeit, um darauf angepasste Absicherungskonzepte entwickeln zu können. Denn ohne passenden Haftpflichtversicherungsschutz werden viele Unternehmen das Risiko scheuen in diesen Markt zu gehen. Zunächst wird die Haftung, gerade beim autonomen Fahren, wohl weiterhin beim Fahrzeughalter liegen. Doch je weiter die Automatisierung fortschreitet, desto bedeutsamer stärker wird die Rolle der Produkthaftpflichtversicherung der Hersteller beziehungsweise Zulieferer. Gleichzeitig wächst die Gefahr durch unbefugten Zugriff Dritter in Form von Hacking, sodass auch die Cyber-Risiken-Versicherung weiter an Bedeutung gewinnen wird.

Sollten Sie an Projekten beteiligt sein, die sich mit der Automatisierung im Verkehr auseinandersetzen, dann ist es sinnvoll, das Gespräch mit Ihrem Versicherungsmakler zu suchen, um Ihr Versicherungsportfolio an eine mögliche Änderung Ihrer Haftung anzupassen. ■

ANSPRECHPARTNER



Dennis Gottschalk

**VSM Versicherungsstelle
Stahl- und
Metallverarbeitung GmbH**

Hohenzollernstr. 2
44135 Dortmund
Tel.: 0231 / 54 04-521
dennis.gottschalk@leue.de



Es wird weiteren Druck brauchen, wenn die Verkehrsinfrastruktur wieder in einen Zustand gesetzt werden soll, der in der Lage ist, den deutschen Mobilitätsbedarf zu decken.

“

Dipl.-Volkswirt Thomas Puls, Senior Economist im Arbeitsbereich Verkehr und Umwelt im Institut der deutschen Wirtschaft (iw)