



Struktureller Wandel auf den Rohstoff- und Stahlmärkten – Auswirkungen auf die Automobilindustrie

Zusammenfassung der Rede von Hans Jürgen Kerkhoff, Präsident und Hauptgeschäftsführer der Wirtschaftsvereinigung Stahl am 16. Dezember 2008 auf der Handelsblatt-Tagung „Die Automobilindustrie“

Mit dem Ausbruch der internationalen Finanzkrise, ihrem zunehmenden Übergreifen auf die Realwirtschaft und einer massiven Abschwächung bei wichtigen Kundenbranchen hat die gute Entwicklung auf den Stahlmärkten ein abruptes Ende gefunden. Vor diesem Hintergrund ist im Jahresdurchschnitt 2008 nur noch mit einer stagnierenden, möglicherweise sogar leicht rückläufigen globalen Rohstahlproduktion gegenüber dem Jahr 2007 zu rechnen.

Auch der Stahlmarkt in Deutschland kann sich dieser globalen Entwicklung nicht entziehen. Die Auftragslage hat sich in den vergangenen beiden Monaten deutlich verschlechtert. Im Zuge dieser Entwicklung wurde die Abschätzung für die **Rohstahlproduktion 2008** herabgesenkt. Die Produktion dürfte bei etwa 46,2 Millionen Tonnen auskommen, etwa 5 Prozent weniger als im Vorjahr.

Anders als in früheren Abschwungphasen ist die Stahlindustrie heute jedoch wesentlich robuster aufgestellt und für schwierige Zeiten gerüstet:

1. Die Strukturen auf den globalen Stahlmärkten ermöglichen es den Unternehmen, heute flexibler auf Nachfrageschwankungen zu reagieren. Dies ist auch eine Folge der **Konsolidierung** und der effizienteren Kapazitätsauslastung.
2. Die Stahlhersteller haben die vergangenen guten Jahre dazu genutzt, ihre **Bilanzstrukturen** zu verbessern. Nach erfolgreicher Restrukturierung konnte auch die Eigenkapitalbasis gestärkt werden.
3. Die **Investitionen am Standort Deutschland** haben sich verdoppelt: von etwa 800 Millionen Euro in 2004 auf über 1,6 Milliarden Euro im letzten Jahr. 2008 ist aufgrund mehrerer Großprojekte ein erneuter Anstieg auf voraussichtlich mehr als 2 Milliarden Euro zu erwarten.
4. Die **Nachfrage nach Stahl** wird langfristig weiter hoch bleiben. Die gesamtwirtschaftlichen Expansionsraten in wichtigen Schwellenländern flachen sich zwar ab, bleiben aber insgesamt noch hoch. In China dürfte der Stahlbedarf im kommenden Jahr einen Impuls erhalten durch die Konjunktur stimulierenden Maßnahmen der Zentralregierung.

Allerdings droht die Finanzmarktkrise, bestehende Probleme zu verstärken:

- **Rohstoffversorgung:** Zwar haben sich bei vielen Einsatzstoffen besonders mit kurzfristiger Bindung, wie Schrott oder verschiedenen Legierungsmitteln, die Preise nach unten bewegt aufgrund des verlangsamten Wachstums auf den globalen Stahlmärkten. Aber bei den Massenrohstoffen Eisenerz und Kokskohle gelten die hohen Jahresabschlüsse vom Beginn des Jahres immer noch. Die kommenden

Preisverhandlungen sollten dennoch deutliche Entlastungen bringen. Allerdings sind infolge der aktuellen Finanzierungsprobleme und der eingetretenen Nachfrageschwäche zahlreiche Neubauprojekte im Rohstoffbereich in Frage gestellt worden. Damit ist zu befürchten, dass sich die Versorgungslage auf lange Sicht wieder deutlich verschlechtern könnte.

- **Außenhandel:** Die Stahllieferungen aus China in die EU 27 haben nach einer kurzen Phase des Rückgangs zuletzt wieder deutlich zugelegt. Die europäische Stahlindustrie sah sich bereits letztes Jahr gezwungen, Antidumpingklagen gegen China und zum Teil gegen andere Drittländer auf den Weg zu bringen.
- **Klimaschutz:** Effektiver Klimaschutz ist nur möglich zusammen mit starken und leistungsfähigen Industrien. Dazu bedarf es geeigneter politischer Rahmenbedingungen. Der Emissionshandel nach 2012 in der beschlossenen Form birgt für die Stahlindustrie mannigfaltige Herausforderungen. So wird im nächsten Jahr durch die Benchmarks für die Zuteilung festgelegt, welcher Beitrag der Stahlindustrie tatsächlich abverlangt wird.

Dank technologischer Weiterentwicklung leistet die Stahlindustrie einen großen Beitrag zum Klimaschutz. So haben die Hochöfen eine Spitzenposition im weltweiten Reduktionsmittelvergleich. Reduktionsmittel sind Koks, Kohle oder Öl. Insbesondere die Aggregate in den Entwicklungs- und Schwellenländern zeigen deutlich höhere Verbräuche.

Mit der Stahlindustrie in Deutschland hat die heimische Automobilindustrie einen wichtigen Partner an ihrer Seite, der sie bei der Erreichung der Klimaziele unterstützen wird. So spielt Stahl bei der Gewichtsminderung von Autos eine Schlüsselrolle:

- Mit Stählen höherer Festigkeit und modernen Verarbeitungsverfahren lässt sich das Karosseriegewicht deutlich reduzieren. Dies reduziert den Kraftstoffverbrauch und kommt der Umwelt zugute.
- Leichtbau spielt auch in der Motorentechnik eine wichtige Rolle. Leichtbauventile mit einem hohlen Schaft aus Präzisionsstahlrohr sowie Kegel und Teller aus Stahlblech sind 30 bis 50 Prozent leichter als konventionell hergestellte Ventile. Je weniger Massen beschleunigt werden müssen, desto höher ist der Wirkungsgrad.

Zur Lösung der drängenden Zukunftsaufgaben wird es immer wichtiger, Lösungen gemeinsam zu suchen und zu finden. Dafür ist eine enge politische und technische Partnerschaft innerhalb der Wertschöpfungskette unverzichtbar.