



Metallrohre in einem südchinesischen Werk: Der Rohstoffhunger Asiens ist immens

+++ **RECYCLING** In der EU werden 56 Prozent, weltweit etwa 40 Prozent des Schrotts wiederverwendet. In Deutschland sind es rund 45 Prozent

20 **METER** fließt Stahl, bis er erstarrt. Diese metallurgische Länge bestimmt die Länge fertiger Stahlblöcke

solution

HOW TO MOVE IT ... MUSIKER UND STARS ZU DEN ABU DHABI CLASSICS MITTEN IN DER WÜSTE **S. 45**

Endlich Aufschwung

Die Stahlbranche boomt – und das ist mal eine wirklich gute Nachricht für die Eisenbahn, das Rückgrat der Montanbranche

Text **Axel Novak**

Unter der Haube:
Stahl wird als
langer, glühender
Block per Bahn
ins Walzwerk
gebracht



Gewalzte Bleche werden
zu transportablen Coils
zusammengerollt, die
bis zu 30 Tonnen wiegen



Kohle, Erze,
Schrott oder
Zuschlagstoffe
gelangen mit der
Eisenbahn an die
Hochöfen



Sicherheit: Ein DB-Mitarbeiter inspiziert einen Zug mit Stahlblöcken, sogenannten Knüppeln



Stahl ist wieder gefragt: Nach dem Einbruch in den vergangenen Jahren hat sich die Branche erstaunlich rasch erholen können. Die konjunkturellen Rahmenbedingungen haben sich in wichtigen Teilbereichen verbessert, das bestätigte Hans Jürgen Kerkhoff, Präsident der Wirtschaftsvereinigung Stahl, Mitte Juni beim „Berliner Stahldialog“. Die Rohstahlproduktion werde in Deutschland 2010 voraussichtlich um 30 Prozent im Vergleich zum Vorjahr auf rund 43 Millionen Tonnen steigen.

Nach der Automobilindustrie und den Metallwaren hat sich auch die Auftragslage im Maschinenbau und bei den Stahlrohrherstellern sichtbar verbessert. Weniger Importe und der deutliche Anstieg bei der Industrienachfrage haben dem Aufschwung mehr Breite verschafft: „Die deutschen Kunden der Stahlindustrie profitieren von dem schwachen Euro wie auch der dynamischen globalen Stahlnachfrage in stärkerem Maße, als es in anderen Ländern der EU der Fall ist“, sagte Kerkhoff.

Der Aufschwung beim Stahl führt dazu, dass die Eisenbahnen deutlich beim Verkehrsvolumen zulegen konnten. „Die Stahlindustrie ist die Leitindustrie in Deutschland – und die Bahn ist das Rückgrat dieser Industrie“, erklärt Karsten Sachsenröder, Vertriebsvorstand bei DB Schenker Rail. Sein

Unternehmen hat rasch reagiert, die Kurzarbeiter zurückgefahren und alle verfügbaren Waggons auf den Markt gebracht. Nun kann Sachsenröder sich wieder über einigermaßen gute Zahlen freuen: Insgesamt wurden im ersten Quartal des laufenden Jahres 83,3 Millionen Tonnen Güter auf dem deutschen Schienennetz transportiert, das sind 11,6 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum, so das Statistische Bundesamt. Bei dem für das erste Vierteljahr 2010 erzielten Mengenanstieg von 8,6 Millionen Tonnen kamen Transporte für die Stahlindustrie auf einen Anteil von rund 70 Prozent. Vor allem Eisen und Nichteisenmetalle haben enorm zugelegt, sie wuchsen mit einem Plus von 44,2 Prozent, Erze und Schrott um 29,4 Prozent.

Allerdings sind es genau diese Güter, die im Vorjahr am stärksten einbrachen und rund die Hälfte des gesamten Volumenrückgangs im Eisenbahngüterverkehr ausmachten. Insgesamt war die Rohstahlproduktion 2009 in der EU um fast 30 Prozent gegenüber dem Vorjahr gesunken – während sie in China weiter zulegte. Wichtige stahlerzeugende Länder wie Deutschland, Polen, Frankreich, Italien oder die Tschechische Republik verzeichneten hohe Produktionseinbrüche, die sich unmittelbar in den Ergebnissen der Eisenbahnen zeigten. Dabei hat dieser Rückgang DB Schenker

»WIR MÜSSEN MIT DEM KUNDEN ATMEN KÖNNEN«

Stahl boomt – und DB Schenker Rail wirft all seine logistischen Kapazitäten auf den Markt. Fragen an Vertriebsvorstand Karsten Sachsenröder

Die Stahlindustrie fährt ihre Produktion hoch. Wie hat DB Schenker Rail auf den Aufschwung in der Branche reagiert?

Obwohl mit einem Aufschwung solchen Ausmaßes niemand gerechnet hatte, haben wir schnellstmöglich reagiert. Wir haben die Kurzarbeit beendet und wegen der Krise abgestellte Waggons reaktiviert. Außerdem haben wir auf dem europäischen Markt 12 000 Radsätze gekauft, um neue Sicherheitsstandards zu erfüllen.

Hat die Krise die internationalen Verkehrsströme beeinflusst?

In Folge des Wirtschaftsbooms vor der Krise sind Produktionskapazitäten in den Schwellenländern aufgebaut worden, insbesondere in China, Indien und Brasilien. Daran hat die Krise nichts geändert. ThyssenKrupp beispielsweise nimmt aktuell ein neues Stahlwerk in Brasilien in Betrieb, mit einem Ausstoß von ca. 4 Mio. Tonnen Stahl eines der großen in Brasilien. Das hat natürlich Auswirkungen auf die Produktions- und Logistikprozesse unserer Kunden. Die internationalen Transportströme werden weiter zunehmen.

Wie verändert sich die Stahlindustrie?

Es gibt mittlerweile ganz andere Abläufe. Ich habe als Maschinenbauingenieur noch gelernt: Wenn der Hochofen einmal läuft, wird er nicht mehr angerührt. Heute aber werden Öfen stillgelegt oder in Teillastbetrieb gefahren, um Kapazitäten anzupassen. Für uns bedeutet das einen Planungsvorlauf von wenigen Wochen statt mehrerer Monate. Ein Beispiel: Die deutsche Rohstahlproduktion lag 2008 bei 46 Mio. Tonnen, 2009 nur noch bei 32 Mio. Für 2010 haben wir mit der Stahlindustrie mit 37 Millionen Tonnen gerechnet. Jetzt zeichnet sich ab, dass es 43 Millionen Tonnen werden. Die Bahn muss also für gigantische Schwankungen schnellstmöglich neu planen.

Wie machen Sie das?

Wir müssen flexibler werden. Der Markt verändert sich rasant – und die Anforderungen der Kunden. Wir müssen bei der Produktion und Flexibilität noch besser werden. Wir müssen mit dem Kunden atmen können. Wir wollen weiterhin das Rückgrat der Stahlindustrie sein.



Karsten Sachsenröder ist seit 2008 Vertriebsvorstand bei DB Schenker Rail

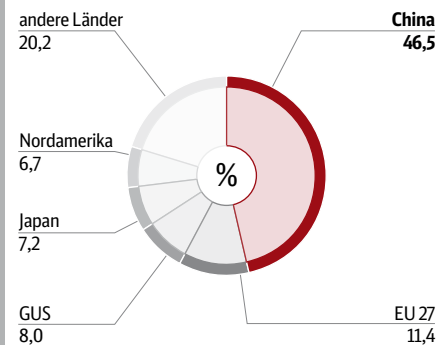
Fotos: Hartmut Reiche/DB AG, Michael Neuhaus/DB AG (2), Max Lautenschläger/DB AG (2) Grafik: KircherBurkhardt Infografik

WELTWIRTSCHAFT MIT ENORMEM ROHSTOFFHUNGER

Die Globalisierung hat in Deutschlands Leitindustrie, der Stahlbranche, voll durchgeschlagen

China ist der Stahlkocher der Welt

Die ehemaligen Stahlnationen in Europa sind längst abgehängt



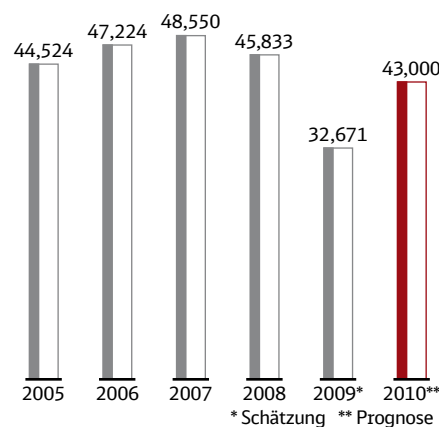
Quelle: Wirtschaftsvereinigung Stahl

Neue Marktstrukturen

Deutschlands Stahlindustrie ist vom Weltmarkt abhängig. Und der hat sich nach den Einbrüchen 2008 und 2009 rasch wieder fangen können, zumal China die Produktion trotz Krise rasch weiter steigern konnte. Doch die Globalisierung hat das Bild der Industrie stark gewandelt. Auf Platz eins der Hersteller liegt Arcelor-Mittal Steel, gefolgt von Nippon Steel, Posco, JFE-Steel und Tata. ThyssenKrupp Steel belegt Rang sechs. Chinas größter Stahlhersteller Baosteel lag 2008 auf Platz sieben. Getrieben von der rasch wachsenden Nachfrage in Asien rechnet die deutsche Stahlbranche schon im kommenden Jahr mit einem neuen Produktionsrekord.

Unerwarteter Aufschwung

Deutsche Stahlproduktion steigt (in Mio. t)



ker Rail stärker getroffen als andere Bahnen, dort lag er mit 3,7 Prozent deutlich niedriger.

Grund dafür ist nicht etwa die höhere Effizienz der DB-Wettbewerber, sondern es sind die Strukturen im Schienen-güterverkehr: Während Kohle/Koks, Erze, Eisen und Stahl bei DB Schenker Rail einen Anteil von mehr als 30 Prozent an der Gesamtleistung haben, machen sie bei den Wettbewerbern nur etwa sieben Prozent aus. Rund zwei Drittel ihrer Verkehrsleistung werden in den Bereichen Kombinierte Verkehr sowie Mineralöl erbracht, die sich beide überdurchschnittlich gut entwickelt haben.

Und: Stahl bedeutet vor allem kostenintensiven Einzelwagenverkehr, wenn geringe Mengen Ganzzüge unwirtschaftlich machen. Jeden zweiten Güterwaggon versendet die deutsche Stahlindustrie als Einzelwagen. Der Transport mit einzelnen Güterwagen oder kleinen Wagengruppen ist für viele Branchen unverzichtbar. Rund die Hälfte der europäischen Bahntransporte laufen im Einzelwagenverkehr.

Der aktuelle Aufschwung beim Stahl bedeutet für DB Schenker Rail allerdings eine enorme Herausforderung. Denn die konjunkturelle Lage ist labil. Die Unsicherheit für das zweite Halbjahr sei ungewöhnlich groß, warnte WV-Stahl Präsident Kerkhoff. Sorge bereite vor allem der Preisschock auf den Rohstoffmärkten und die verkürzten Vertragslaufzeiten. „Für die gesamte Wertschöpfungskette bedeuten Steigerungen von rund 90 Prozent bei Eisenerz und 55 Prozent bei Koks-kohle im Vergleich zu 2009 eine außerge-

wöhnliche Belastung, zumal weitere Kostensteigerungen für das kommende Quartal absehbar sind“, sagte der Verbandspräsident. Dies könnte sich in der zweiten Jahreshälfte spürbar auf die Auslastung in der Stahlindustrie auswirken. Das gegenwärtig hohe Produktionsniveau könne möglicherweise im weiteren Jahresverlauf nicht ganz gehalten werden.

Ende März 2010 hatten die drei marktbeherrschenden Bergbaukonzerne Preisaufschläge und Dreimonatsverträge für Eisenerz durchgesetzt, die sich am Spotmarkt orientieren. Damit tritt der Stahlmarkt in eine neue Phase: Künftig müssen alle Beteiligten, vom Stahlerzeuger bis zum Maschinenbauer mit kurzfristigeren Lieferverträgen und stärkeren Preisschwankungen umgehen lernen. Für die Metallindustrie bedeutet das höhere Risiken, die nur teilweise an die Kunden weitergegeben werden können, erläutert Armin Schmiedeberg von der Unternehmensberatung Bain & Company. Die derzeitige Preissteigerung bei Eisenerz werde mit dem bereits stark gestiegenen Preis für Koks-kohle den Stahlpreis um rund 30 Prozent ansteigen lassen. Das bedeute beispielsweise, dass ein Mittelklassefahrzeug um mehr als hundert Euro teurer würde. Stahl macht fünf bis zehn Prozent der Herstellkosten eines Autos aus. Das wiederum hat Auswirkungen auf die Bahnen und damit DB Schenker Rail. Weil ein erheblicher Teil der deutschen Stahlproduktion für die Auslandsmärkte bestimmt ist, kommen dem europäischen Netzwerk und der grenzüberschreitenden Leistungsfähigkeit von DB Schenker Rail eine hohe Bedeutung zu. ■

»Der Stahlmarkt hat sich verändert. Das bedeutet, dass sich Planungsvorläufe rapide verkürzen.«

Karsten Sachsenröder



»Wie steuern Sie die Logistik für Klassikkonzerte, zum Beispiel im arabischen Abu Dhabi, Frau Schweickert?«

Die Konzertreihe Abu Dhabi Classics gibt es in den Vereinigten Arabischen Emiraten erst seit 2008. Dafür werden weltberühmte Künstler wie etwa Anne-Sophie Mutter, James Rutherford oder Ramon Vargas, aber auch hochkarätige Orchester wie das Bayerische Staatsorchester, der Chor und das Orchester des legendären Teatro La Fenice aus Venedig oder die Wiener Philharmoniker in das Emirat eingeladen. Von Oktober bis Mai – so lange dauert die jeweilige Festivalsaison – bin ich häufig auf Reisen und betreue für DB Schenker die Orchesterlogistik bei den Abu Dhabi Classics.



Klangkörper mit Volumen: kostbare Instrumente finden in speziellen Flightcases Schutz

Das umfasst nicht nur die Transportkonzepte für die sehr wertvollen Instrumente, die wir bei Außentemperaturen von bis zu 50 Grad Celsius nur in klimatisierten Lkw transportieren können. Auch orchestereigene Bühnendekorationen und Kostüme müssen befördert werden. Die Musikinstrumente sind in spezielle Flightcases verpackt. Ein Orchestersatz hat zwar mit rund fünf Tonnen nur relativ wenig Gewicht. Aber mit 45 bis 65 Kubikmetern hat es dieses Volumen in sich.

Außerdem gehört die Passagierlogistik zu unseren Aufgaben. Wir koordinieren die Check-ins der Passagiere und des Gepäcks, das Catering, die Passagierlisten und Sitzplanerstellung sowie die Sicherheitsvorkehrungen für das gesamte Orchester. Dabei sind wir nicht nur an den Spielplan der Abu

Dhabi Classics gebunden, sondern berücksichtigen auch die weltweiten Anschlussauftritte der Orchester. Daher müssen auch die Zollabfertigungen oft blitzschnell in den jeweiligen Ländern durchgeführt werden. In Abu Dhabi haben wir entsprechende Prozedere etabliert, sodass wir diesen Service gewährleisten können.

Natürlich arbeiten wir hier auch eng mit den Orchesterwarten zusammen, die ebenfalls darauf achten, dass die Musiker nur das in ihre Flightcases einpacken, was wir gemäß den Packlisten gegenüber dem Zoll deklarieren.

Auch unerwartete Herausforderungen müssen wir meistern. So legte der

Vulkanausbruch auf Island im April dieses Jahres den Luftverkehr teilweise lahm. Davon waren wir in Abu Dhabi plötzlich auch betroffen. Der Chor und das Orchester des Teatro La Fenice aus Venedig musste nach seinem Gastspiel schnellstens zurück nach Venedig, um dort die eigene Konzertreihe fortzuführen. Doch in Teilen von Europa, so auch in Norditalien, waren die Flughäfen geschlossen. Auf dem Rückflug mussten wir unseren Charterflug kurzfristig von Venedig nach Rom umrouten. Die Zollabfertigung, die bereits in Venedig vorbereitet war, musste nun in Rom durchgeführt werden. Ebenfalls mussten wir den Transport der sensiblen Instrumente von Rom nach Venedig organisieren.

Da ist dann die minutengenaue Vorbereitung, die man im Vorfeld gemacht hat, plötzlich so nicht mehr einzuhalten und wir müssen spontan Alternativlösungen finden. Das ist das Besondere an der Konzertlogistik: Sie ist hochkomplex und verlangt absolute Flexibilität bei engen Zeitplänen. Für mich birgt das stets neue und spannende Herausforderungen. Derzeit stecken wir bereits mitten in den Planungen für die Konzertsaison 2010/2011.



Anja M. Schweickert, DB SCHENKER-sportevents, Regional Development Manager EMEA Schenker Deutschland AG, Kelsterbach/Deutschland
anja.schweickert@dbshenker.com