



Presseerklärung zur Stahlrecycling-Bilanz 2004

Große Bedeutung des Stahlrecyclings für die Rohstoffsicherung

„Eine sichere Rohstoffversorgung ist eine Grundvoraussetzung für das Funktionieren unserer Volkswirtschaft“, dies waren die Worte von Bundeskanzler Gerhard Schröder auf dem BDI-Kongress zum Thema „Rohstoffsicherheit“. Es war das Leitwort der gesamten Veranstaltung, die am 8. März 2005 im Haus der Wirtschaft in Berlin stattfand. Die in den vergangenen Monaten festzustellende Verknappung und Verteuerung wichtiger Rohstoffe habe gezeigt, dass eine Rohstoffsicherheit nur durch eine Kombination von Primär- und Sekundärrohstoffen erreicht werden könne sagte Jürgen Karle, Präsident der Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen (BDSV) am Rande der Rohstofftagung.

Hoher weltweiter Einsatz von Stahlschrott

In diesen Tagen zog die BDSV auch Bilanz für das abgelaufene Jahr. Im Jahr 2004 wurden bei einer Weltrohstahlproduktion, die erstmals über 1 Mrd. Tonnen lag, schätzungsweise 430 Mio. Tonnen Stahlschrott eingesetzt. Davon lieferte die Stahlrecyclingwirtschaft weltweit über 290 Mio. Tonnen, was einem Handelswert von etwa 60 Mrd. US\$ entspricht. Die restliche Deckung des Schrotteinsatzes erfolgte über den Eigenentfall der Stahlwerke (Kreislaufschrott). Der Sekundärrohstoff Stahlschrott, mit dessen Einsatz in den Stahlwerken Ressourcen geschont werden und der CO₂-Ausstoß vermindert wird, ist der zweitwichtigste Rohstoff für die Weltstahlproduktion.

Belieferung der deutschen Stahlwerke erreichte Rekordergebnis

Auch die deutschen Zahlen für das Jahr 2004 zeigen, welche einen erheblichen Beitrag die Stahlrecycling-Wirtschaft auf dem Gebiet der Versorgung mit Sekundärrohstoffen leistet. So wurden die deutschen Stahlwerke im abgelaufenen Jahr 2004 mit 16,2 Mio. Tonnen des Sekundärrohstoffes Stahlschrott beliefert. Das ist ein Rekordergebnis. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies eine Erhöhung um 12,3 % oder 1,8 Mio. Tonnen. Damit waren die Zukäufe an Stahlschrott mit 78,6 % an der Deckung des Schrotteinsatzes der deutschen Stahlwerke beteiligt. Der Schrotteinsatz stieg in 2004 um 8,3 % auf 20,6 Mio. Tonnen an.

Die deutschen Eisen-, Stahl- und Tempergießereien konnten im Jahr 2004 ihre Produktion um 6 % auf 4,1 Mio. Tonnen erhöhen. Ebenfalls um 6 % stieg der Schrottzukauf der Gießereien auf 3,4 Mio. Tonnen an.

Die Versorgungslage, die im abgelaufenen Jahr sehr angespannt war, spiegelt sich besonders in der deutschen Außenhandelsbilanz für Stahlschrott wieder. Im Jahr 2004 nahm die Ausfuhr um 12,6 % auf 6,96 Mio. Tonnen ab. Im gleichen Zeitraum erhöhte sich die Einfuhr an Stahlschrott um 16,8 % auf 5,4 Mio. Tonnen. Der Handelsüberschuss an Stahlschrott reduzierte sich damit auf 1,5 Mio. Tonnen. Deutschland blieb mit knapp 7 Mio. Tonnen immer noch einer der großen Stahlschrottexporteure der Welt.

Stahlschrottversorgung in Deutschland



| Stahlschrottversand (in 1000 t) | Jahr 2004 | Jahr 2003 | Veränderung in Prozent |
|---|-----------|-----------|------------------------|
| Zukauf der Stahlwerke | 16 153 | 14 385 | + 12,3 |
| Zukauf der Gießereien (geschätzt) | 3 373 | 3 181 | + 6,0 |
| Ausfuhr gem. Zollstatistik | 6 957 | 7 366 | - 5,6 |
| Versand insgesamt | 26 483 | 24 932 | + 6,2 |
| ./ Einfuhr gem. Zollstatistik | 5 412 | 4 635 | + 16,8 |
| Versand aus Inlandsaufkommen | 21 071 | 20 297 | + 3,8 |
| Produktion (in 1000 t) | | | |
| Rohstahlerzeugung | 46 374 | 44 809 | + 3,5 |
| Oxygenstahl | 32 158 | 31 377 | + 2,5 |
| Elektrostahl | 14 217 | 13 432 | + 5,8 |
| Eisen- Stahl- und Temporguss | 4 088 | 3 858 | + 6,0 |
| Stahlschrottverbrauch (in 1000 t) | | | |
| Rohstahl insgesamt | 20 612 | 19 040 | + 8,3 |
| Oxygenstahl | 5 925 | 5 579 | + 6,2 |
| Elektrostahl | 14 687 | 13 461 | + 9,1 |
| Stahlschrottanteil der Rohstahlerzeugung in Prozent | 44,4 | 42,5 | |
| Eigenentfall an Stahlschrott in (1000 t) | | | |
| Stahlwerke | 4 665 | 4 680 | - 0,3 |

Quellen: St.BA DGV

Inlandsaufkommen leidet unter Abfluss der Altfahrzeuge

Der Versand an Stahlschrott aus dem deutschen Inlandsaufkommen verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr um 3,8 % auf 21,1 Mio. Tonnen. Durch die insgesamt hohen, aber volatilen Preise sind offensichtlich viele latente Schrottquellen offen gemacht worden. Der volatile Verlauf der Schrottpreise setzte sich im neuen Jahr fort. So ist es im März auf dem deutschen Markt zu Preisrückgängen gekommen, die je nach Region und Sorte zwischen 5 und 25 Euro liegen.

Diese Versandleistung in 2004 konnte trotz des Rückgangs an Altfahrzeugen als Vormaterial für die Shredder erreicht werden. Zurzeit werden in Deutschland jährlich ca. 3 Mio. Pkws abgemeldet, davon verbleiben nur noch 700 000 bis 800 000 Stück in Deutschland. In 2001/2002 waren es noch 1,5 bis 1,6 Mio. Altfahrzeuge, die für das Recycling bestimmt waren. Durch diese Entwicklung liegt der Anteil an Altfahrzeugen am Vormaterial der deutschen Shredderbetriebe nur noch bei 20 Prozent mit fallender Tendenz. Aufgrund des Rückgangs an Altfahrzeugen ist die Auslastung gefährdet. Die Shredderanlagen versuchen vermehrt, Misch- und Sammelschrott einzusetzen.

Ein Grund für diese Entwicklung, die sich negativ auf die Rohstoffversorgung auswirkt, liegt vor allem in der unterschiedlichen Umsetzung der Europäischen Altfahrzeugrichtlinie, die zu Wettbewerbsverzerrungen führt. In Deutschland verursachen äußerst detaillierte und tiefgehende Behandlungs- und Demontagevorschriften für Altfahrzeuge Zusatzkosten um 100 €/Karosserie. Diese Kosten fallen zum Teil in der EU – insbesondere in neuen EU-Mitgliedsstaaten, wie z.B. in Polen – oder außerhalb der EU nicht in dieser Größenordnung an. Ein großes Problem liegt auch darin, dass eine klare Abgrenzung zwischen Altfahrzeugen zur Verwertung und Gebrauchtwagen fehlt.

Diese Entwicklung verhindert auch eine Planungssicherheit für Investitionen, die speziell zur Aufbereitung und Verwertung der Shredderleichtfraktion notwendig wären. Trotz vielfältiger Versuche steht damit in Deutschland momentan keine wirtschaftlich tragfähige und flächendeckende Technologie zur Aufbereitung und Verwertung von Shredderleichtfrakti-

on zur Verfügung. Gleichzeitig endet am 31.5.2005 in Deutschland die Umsetzungsfrist der TASI, was einem Ablagerungsverbot für organische Stoffe gleich kommt. Da offenkundig ein Engpass bei den Kapazitäten von thermischen Behandlungsanlagen in Höhe von 4 Mio. Tonnen besteht, ist mit einem weiteren Kostenschub für das Altfahrzeugrecycling in Deutschland zu rechnen. Damit ist zu erwarten, dass noch mehr Altfahrzeuge aus Deutschland ausgeführt werden.

Jürgen Karle macht deutlich, dass eine Sicherung der Rohstoffversorgung der Stahlindustrie nur mit einer funktionierenden Stahlrecycling-Wirtschaft möglich ist. Von daher habe die Bundesvereinigung BDSV mit ihren etwa 700 Mitgliedsunternehmen – gerade aus Wettbewerbsgründen – eine Reihe von Forderungen und Wünschen an die Politik:

- Abbau von Überregulierung beim Einsatz von Stahlschrott in den Stahlwerken. Man sollte insbesondere dem amerikanischen Beispiel folgen und den direkt einsetzbaren Stahlschrott aus dem Abfallregime entlassen, dies auch vor dem Hintergrund eines immer globaler werdenden Sekundärrohstoffmarktes für Stahlschrott. In diesem Sinne unterstützt die BDSV auch voll die Bemühungen der Europäischen Kommission im Rahmen der Überarbeitung der Abfallrahmenrichtlinie 75/442/EWG, eine Abgrenzung Abfall/Nichtabfall zu erreichen. Rolf Willeke, Geschäftsführendes BDSV-Präsidiumsmitglied, hat auf dem Stakeholder-Meeting der Europäischen Kommission am 11.3.2005 in Brüssel für die europäischen Stahlrecycling-Wirtschaft das deutliche Interesse an der Klärung der Abgrenzungsfrage für den Sekundärrohstoff Stahlschrott herausgestellt. Man müsse in Zukunft nicht vom Abfall, sondern vom Rohstoff her denken. EUROFER und EFR (europäische Verbände der Stahl- und Stahlrecyclingindustrie) werden auf der Grundlage der Europäischen Stahlschrottsortenliste einen Abgrenzungsvorschlag der Kommission unterbreiten.
- Die Behandlung und der Wiedereinsatz von Stahlschrotten müssen von der geplanten europäischen Chemikalienverordnung REACH ausgenommen werden. Schließlich entstehen bei der Aufbereitung auch keine neuen Stoffe.
- Die EU-Altfahrzeugrichtlinie, die EU-Elektro- und Elektronikrichtlinie sowie die EU-Deponierichtlinie müssen gerade aus Wettbewerbsgründen einheitlich umgesetzt und vollzogen werden. In diesem Zusammenhang fordert Jürgen Karle, dass nochmals versucht werden sollte, eine bessere Abgrenzung zwischen Altfahrzeugen zur Verwertung und Gebrauchtwagen zu finden. Notwendig sei es auch, die Verwertungshierarchie für die kunststoffreiche Shredderleichtfraktion aufzuheben. Eine stoffliche, rohstoffliche und energetische Verwertung sollte hier gleichrangig behandelt werden. Dazu gehört auch, dass man von Seiten der Stahlrecycling-Wirtschaft keine Notwendigkeit sieht, die Shredderleichtfraktion als besonders überwachungsbedürftig einzustufen. Im Übrigen würde eine solche Einstufung den Einsatz in thermischen Behandlungsanlagen einschränken oder sogar verhindern.
- Generell sollte man bei Gebrauchsgüterrichtlinien nur Ziele vorgeben. Die Wege zum Erreichen der Ziele muss die Wirtschaft qualitätsgesichert selbst entwickeln. Sie braucht Spielräume, ein enges Vorschriftensystem ist da nur hinderlich. Rolf Willeke, der von der Europäischen Kommission als Mitglied der Stakeholder Working Group für die Überarbeitung der 2015-Ziele bezüglich Wiederverwendung und Verwertung von Altfahrzeugen berufen worden ist, hofft, dass diese Gedanken mehr und mehr in europäische Richtlinien Eingang finden.

Ansprechpartnerin für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit:

Dr. Beate Kummer

BDSV – Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen e.V., Berliner Allee 48, Düsseldorf, Tel. mobil: 0170-2734570