

Auf Rekordkurs

Der **Anlagen- und Maschinenbau** brummt trotz drohender Handelsbeschränkungen. Sorgen bereitet die schlechte Infrastruktur.



Angesichts einer Exportquote von 80 Prozent freuen sich deutsche Maschinenbauer über Wachstumssignale aus den USA und China.

Nachgefragt

Transporte nehmen nicht den kürzesten Weg



Ingo Elste,
Referent Transport und Logistik im
Verband Deutscher Maschinen- und
Anlagenbau (VDMA)

Welche Folgen hat der marode Zustand vieler Brücken und Straßen für die VDMA-Unternehmen?

Das Thema Infrastruktur im Zusammenhang mit Schwergut- und Volumentransporten beschäftigt den VDMA und seine Mitglieder schon seit Jahren. Auch wenn jetzt klar erkennbar ist, dass die Politik die Versäumnisse erkannt hat und gegensteuert, wird uns das Thema auch in den nächsten Jahren weiter fordern. Durch Bauarbeiten und weitere Strecken, die in den nächsten Jahren noch ertüchtigt werden müssen, ist noch lange damit zu rechnen, dass Transporte nicht den kürzesten Weg nehmen können.

Schwerer wiegt jedoch, dass derzeit die Bearbeitungszeiten für die benötigten Ausnahmegenehmigungen immer länger werden. Sechs bis acht Wochen und mehr sind nicht mehr hinnehmbar. Eine gemeinsame Initiative von derzeit 25 Verbänden zeigt die Betroffenheit vieler Branchen. Es liegen bereits Reaktionen von den zuständigen Länderministerien vor, erste konstruktive Gespräche haben stattgefunden.

Was kostet das die Branche schätzungsweise im Jahr?

Aktuell verlängern sich die Strecken um den Faktor 2 bis 3. Damit verbunden sind natürlich erhebliche Kostensteigerungen um diesen Faktor. Da keine verlässlichen Daten von Behörden - und auch nicht von unseren Mitgliedern - erhoben werden, lässt sich das leider nicht beziffern.

Rechnen Sie auch mit Verlagerungen von Werken ins Ausland?

Auf jeden Fall erhöhen sich derzeit die Gesamtkosten, und unsere

Unternehmen, die im internationalen Wettbewerb stehen, sind zu entsprechenden Gegenmaßnahmen gezwungen. Um auch in Zukunft lieferfähig zu bleiben und weiter zu wettbewerbsfähigen Preisen anbieten zu können, ist die Verlagerung von Produktionsstandorten im Inland oder ins Ausland eine Option.

Welche Forderungen hat der VDMA an die Politik?

Auf Dauer kann eine Industrie ohne eine moderne, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur nicht wettbewerbsfähig sein. Die Bundesregierung hat auf diesem Politikfeld erste, wichtige Schritte unternommen, denen aber weitere folgen müssen. Im Einzelnen fordern wir von der Verkehrspolitik eine bedarfsgerechte Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, eine effiziente Mittelverwendung, eine qualitativ hochwertige Umsetzung und eine integrierte Vorgehensweise, die stärker als bisher Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Einzelmaßnahmen und Verkehrsträgern berücksichtigt.

Von Axel Granzow

Der Maschinen- und Anlagenbau verspürt Rückenwind und steuert auf ein neues Rekordjahr zu. „Wir blicken recht optimistisch in die Zukunft“, sagte Carl Martin Welcker, Präsident des Verbands Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA), vor der Wirtschaftspublizistischen Vereinigung in Düsseldorf. Die Branche sei für 2017 und auch darüber hinaus guten Mutes, so Welcker, der auch geschäftsführender Gesellschafter des Kölner Werkzeugmaschinenherstellers Alfred H. Schütte ist. Er bekräftigte die Prognose, wonach die Produktion in diesem Jahr um mehr als 3 Prozent auf über 210 Mrd. EUR zulegen soll. Dies wäre ein Rekordwert.

In vielen Ländern weltweit stehen danach die Zeichen wieder auf Wachstum, so auch in den wichtigsten Auslandsmärkten USA und China. Das gilt als gutes Signal für die Transport- und Logistikbranche. Denn die Exportquote des Maschinen- und Anlagenbaus liegt bei knapp 80 Prozent.

Welcker sieht aber dennoch einige Gewitterwolken am Konjunkturhimmel aufziehen: „Wenn wir in die Welt gucken, sieht es für den freien Handel teilweise bedrohlich aus“, meinte er. US-Präsident Donald Trump habe mit seiner „America first“-Politik für Verunsicherung gesorgt. Über 600.000 Arbeitsplätze seien in Deutschland direkt vom Export abhängig. Daran werde deutlich, welch großen Stellenwert der Außenhandel habe. Mittlerweile gehen aber laut VDMA rund 35 Prozent des Exports in Länder mit hohen Einfuhrhürden. Allerdings spüre die Branche bislang noch keine Auswirkungen auf die Geschäfte. Im Gegenteil, die Exporte in die USA legten im ersten Halbjahr 2017 um 7,3 Prozent zu. Für das Gesamtjahr wird ein ähnliches Ergebnis erwartet.

Der Export deutscher Maschinen ist im ersten Halbjahr 2017 nominal um knapp 6 Prozent gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Das größte Exportplus kam laut VDMA mit 22,6 Prozent aus China. „Wir sind in China sehr optimistisch, dass nach eher bescheidenen Zuwächsen im Export dieses Jahr ein signifikant zweistelliger Zuwachs erfolgt“, sagte Welcker.

Auch die Geschäfte mit Russland sind laut VDMA nach einer Halbierung seit 2013 wieder ins Rollen gekommen. Die Ausfuhren legten im ersten Halbjahr um 20,6 Prozent zu. „Wir gehen davon aus, dass sich das stabilisiert“, sagte Welcker. Allerdings beruhe das aktuelle Exportplus vor allem auf der Erholung des Ölpreises und der Stabilisierung des Rubels, weniger auf Neugeschäft.

Indessen sorgen neue US-Sanktionen gegen Russland für Besorgnis. Besonders kritisch sieht der VDMA, dass sich die US-Regierung die Möglichkeit vorbehält, Sanktionen auch gegen europäische Unternehmen zu erlassen. Bundesregierung und EU-Kommission seien aufgefordert, dem ganz klar und kategorisch entgegenzutreten.

Auch im Türkei-Geschäft spürt die Branche im Moment keine Auswirkungen der politischen Krise. „Es herrscht hier eine ähnliche Situation wie im US-Geschäft. Alle warten ab. Es herrscht absolute Stille“, so Welcker. Einige große Unternehmen der Branche produzierten auch in der Türkei. Kein Unternehmen breche dort aber derzeit seine Zelte ab. Der Export in die Türkei sei im ersten Halbjahr um 3 Prozent zurückgegangen.

Europa, der größte Absatzmarkt für die deutschen Maschinenbauer, blieb bislang indessen hinter der globalen Dynamik etwas zurück: In die EU legten die Ausfuhren um 2 Prozent zu. „Wenn man Großbritannien ausnimmt, geht es aber mit vielen europäischen Ländern, angeführt von Italien und Spanien, wieder bergauf“, so Welcker.

Angesichts des bevorstehenden Brexits warnt der VDMA vor den negativen wirtschaftlichen Folgen. Er erwartet von den Ausstiegsverhandlungen zumindest eine Schadensbegrenzung. Nicht ohne Grund war Großbritannien im vergangenen Jahr für die deutschen Maschinenbauer der weltweit viertgrößte Auslandsmarkt mit einem Exportvolumen von 7,3 Mrd. EUR und sechstwichtigster ausländischer Investitionsstandort.

Großes Thema bleibt die Verkehrsinfrastruktur. Die Verbandsmitglieder monieren laut einer Umfrage, dass durch die seit Jahren immer schlechter und maroder werdende Infrastruktur und durch die notwendigen Reparaturmaßnahmen bei der Organisation von Schwertransporten große Umwege in Kauf genommen werden müssen. Grund sind vor allem Brücken, die teilweise nicht einmal für die im Kombinierten Verkehr zulässigen LKW bis 44 t nutzbar sind.

Schwertransporte von Kränen, die zum Beispiel Liebherr in Ehingen bei Ulm herstellt, werden über die Nord- und Ostsee verschifft: Etwa 1.400 Stück liefert das Unternehmen im Jahr aus. Dabei wird es laut VDMA immer schwieriger, die Last von Baden-Württemberg nach Norden zu transportieren. Aus 610 Autobahnkilometern von Ehingen nach Osnabrück werden dann 855 km; statt 10 Stunden Fahrt sind es unter Beachtung der Lenkzeitenregelung 24 Stunden.

Ähnliche Sorgen treiben die Düsseldorfer SMS Group mit Werken im Siegerland um. Von dort aus müssen die bis zu 300 t schweren Einzelstücke wie Walzgerüste und große Getriebe für den Export zunächst bis zu den Seehäfen transportiert werden. „Weil die A45 für Schwertransporte schon seit Jahren wegen maroder Brücken ausgefallen ist und die Route über die A4-A3-A1 auch nur eingeschränkt zu nutzen ist, ist für Schwerstücke über 80 t Gewicht kein direkter Straßentransport in die Seehäfen mehr möglich“, sagt SMS-Logistiker Ralph Helster. Genutzt werde daher die im Auf- und Ausbau befindliche Schwerlastroute nach Gelsenkirchen, um dort ins Binnenschiff zu verladen. Die Strecke werde für maximal 200 t Stück-

Vom Siegerland ist für Schwerstücke über 80 t kein direkter Straßentransport zu den deutschen Seehäfen mehr möglich.

gewicht ausgebaut. „Dieser Umweg kostet uns Zeit - neun Tage statt einer Nacht - und vier- bis sechsmal so viel Geld“, sagt er. Für Gewichte über 200 t bleibe nur der Schienenverkehr. Jedoch schränke das Lademaß der Bahn die Nutzbarkeit ein, und dies verursache hohe Kosten. „Diese Situation führt immer häufiger dazu, dass solche Teile nicht mehr im Siegerland, ja nicht einmal mehr in Deutschland hergestellt werden, sondern zum Beispiel in China“, so Helster. In Indien und China hat die SMS Group seit einigen Jahren eigene Werke.

Die schlechte Infrastruktur und der vor Kurzem in einer Verbändemitiative monierte Stau bei Genehmigungen von Schwertransporten führen zu enormen Schwierigkeiten bei der Einhaltung von Termingeschäften und zu einer Störung von Prozess- und Lieferketten. Sollte sich die Verkehrssituation weiter verschlechtern, erwägen nach einer älteren Umfrage immerhin knapp 20 Prozent der befragten Unternehmen eine Verlagerung ins Ausland.

ANZEIGE

SPEZIALIST

für teleskopierbare Spezialfahrzeuge und 2- bis 5-achsige Schwerlast-Sattelzugmaschinen sowie Kippauflieger, Schubböden, Innenlader, Containerchassis – alle Fahrzeuge auch zur Miete.

Kontakt: Heegstraße 6-8 · 45356 Essen · Tel.: +49 (0)201/6167-0 · Fax: -161 · es-ge.de · eMail: info@es-ge.de

FOTO: J. MÖLLER/STEELE & PROJEKT/STERN

9 Axel Granzow ist Fachjournalist mit Sitz in Krefeld

Persönliche Ausgabe, Herr Granzow, Krefeld, Kd.Nr.: 90490300, Abo-Nr. 363787. Weitergabe an Dritte urheberrechtlich untersagt.