

## *KGW's Rundschreiben*

### **Deutschland, Europa und die Welt**

Derzeit sind auf dem Planeten Erde 1,3 Mrd. Verbrenner unterwegs. Nach dem Willen der deutschen Regierung soll es bis 2030 15 Mio. E-Autos auf deutschen Straßen geben. Laut Prognose der Unternehmensberatung PwC werden es aber nur 10,5 Mio. sein. Ab 2050 ist Klimaneutralität angesagt. Z.B. in Afrika oder Lateinamerika subventionieren die Regierungen Benzin, um die Bevölkerung zu entlasten. Diesen Kontinenten sind E-Autos heute zu teuer und werden es künftig wahrscheinlich auch bleiben. Das bedeutet, Europas Verbrenner werden künftig auf anderen Kontinenten fahren. Man schätzt mindestens 1 Mrd., sodass sich 18% des globalen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes weltweit nur verlagern. Es sei denn, es gäbe bis dahin hinreichend klimaneutrale Kraftstoffe.

Das endgültige Aus der „Verbrenner“ wurde auf EU-Ebene von Deutschland blockiert. Nach dem Prinzip des Herdentriebs haben sich andere (EU)-Länder ebenfalls angeschlossen. Das Zauberwort, um alle zur Unterschrift zum Verbrenner-Aus zu bewegen, hieß **E-Fuel**. Es sind synthetische Kraftstoffe, die aus zwei Komponenten hergestellt werden. Durch Elektrolyse wird Wasserstoff gewonnen, der mit CO<sub>2</sub> vermischt wird. Das kann aus Industrieprozessen oder als DAC (Direct Air Capture) gewonnen werden. Ergebnis sind langkettige Kohlenwasserstoffe mit ähnlichen Eigenschaften wie Benzin, Diesel und Kerosin. Die gewöhnlichen Kraftstoffe werden aus Erdöl raffiniert. Verwendet man zur Produktion Strom aus erneuerbaren Quellen, wird bei der Verbrennung von E-Fuel nur so viel CO<sub>2</sub> ausgestoßen, wie ihnen im Produktionsprozess hinzugefügt wurde. Es ist kein klimaneutraler Kraftstoff, weil Verbrennungsprozesse andere Umweltschadstoffe ausstoßen. Ein solch aufwändiges System ist nur am Anfang der Lieferkette sinnvoll, weil statt Öl aus dem Boden sozusagen „künstliches Erdöl“ verwandt wird. Wenn man die 1,3 Mrd. Autos, die weltweit unterwegs sind, auf E-Fuel umstellen würde, vergingen Jahrzehnte. Macht also keinen Sinn! Gewöhnlich werden jährlich 5% vom Fahrzeugbestand durch Neufahrzeuge ersetzt. Hier ist auf jeden Fall eine direkte Elektrifizierung angesagt. E-Fuel könnte vorteilhaft im Schwerlast- und Flugverkehr sein, aber nur bis zur Umstellung auf Elektrik. Ein weiteres Problem bei E-Fuels: Es entstehen beim Raffinierungsprozess 5-10% Kopplungsprodukte. Wenn es dafür keinen Einsatz gibt, sind die Gesamtkosten zu hoch. Sollte die Regierung keine Anreize bieten und es keine mutigen Investoren geben, wird es mit E-Fuel als Beimischung zum herkömmlichen Kraftstoff für den PKW-Straßenverkehr nichts. Finanzminister Christian Lindner (FDP) hat bereits verlauten lassen, Autos, die mit E-Fuels betankt werden, geringer zu besteuern. Da muss aber noch entschieden mehr kommen, denn bei einem Liter-Preis zwischen 5 und 10 € tanken nur Autonarren (Porsche- und Oldie-Fahrer). Damit der Preis sich verbessert, sind sonnenreiche und windstarke Länder (Australien, Chile, USA) gefragt, damit wir verbilligt importieren können. Das Ziel der EU steht nach wie vor, bis 2035 nur noch emissionsfreie Fahrzeuge zuzulassen. Dazu zählen dann auch Verbrenner, die E-Fuel tanken.

Über Pilotprojekte, die E-Fuel herstellen, informiert das Internet:

- Norsk e-Fuel, Herøya / Norwegen
- Haru Oni Pilot Plant, Wind Power to e-Fuel, Chile
- Kopernikus, Karlsruhe

Studien können abgerufen werden: <https://cleanthinking.de>

Mit der Brechstange will die Ampelregierung weg von fossile, hin zu regenerativen Energiequellen. Der Befehlston der Grünen ist der falsche Weg und so manches Gesetz, was vielleicht gut gemeint ist, bewirkt das Gegenteil.

Vor mehr als 10 Jahren führte die Politik das deutsche **Photovoltaikgeschäft** aufs Abstellgleis und überließ es fernöstlichen Ländern, besonders China. So ist es bis heute geblieben. Nicht viel anders ist es bei der **Windkraft**. Es gibt riesigen Bedarf nach grünem Strom, aber NORDEX schloss aus Kostengründen sein Werk (als letzter deutscher Produzent) in 2022. Drei Viertel dieser Branche wird von chinesischen Herstellern abgedeckt. Seit dem russischen Angriff auf die Ukraine fehlt Gas. Deshalb treibt Minister Robert Habeck (Grüne) den Umbau mit Regeln und Verordnungen auf **Wärmepumpen**. Bis 2030 sollen in Deutschland 6 Mio. Anlagen installiert werden (2022 wurden 154.000 Anlagen abgesetzt). Noch dominieren europäische Hersteller; deutsche Produzenten hinken mit der Herstellung hinterher. Das beflügelt chinesische Produzenten, weil sie hier einen lukrativen Markt wittern. Die **Autobranche** wird nicht daran vorbeikommen, künftig vorrangig E-Fahrzeuge zu liefern. Allerdings haben chinesische Hersteller (CATL oder BYD) sowie LG Energy (Südkorea) schon längst den Takt vorgegeben. Mit dem IRA (Inflation Reduction Act) locken die USA Batteriehersteller. Tesla hat bereits angebissen. Ob in Grünheide (bei Berlin) jemals die größte Batteriefertigung der Welt entsteht, ist sehr fraglich. Der chinesische Batteriehersteller SVolt wollte im Saarland produzieren; aber das war ein Fehlstart. Deutschland ist aus dem Rennen. VW produziert künftig in St. Thomas, Ontario (Kanada) ein Batteriewerk mit einer jährlichen Leistung bis zu 90 Gigawattstunden (reicht für mehr als 1 Mio. E-Autos), investiert ca. 4,8 Mrd. € und schafft ca. 3.000 neue Jobs - IRA sei's gedankt! An die geplanten 5 Zellwerke in Deutschland denkt keiner mehr.

Die **Energiepreisbremse** schlägt sich im Bundeshaushalt mit rund 200 Mrd. € nieder. Das ist das Doppelte, was als Ausgabe für die **Bundeswehr** vorgesehen ist. Bei dem staatlichen Sponsoring haben die Versorger kein Interesse, die zwischenzeitlich gesunkenen **Strom- und Gaspreise** an den Verbraucher weiterzugeben. So sind die meisten in überteuerten Tarifen gefangen und der Staat garantiert einen Preis, der inzwischen über den Marktkonditionen liegt. Für den Mittelstand, der Gas für die Fertigung benötigt, ist die Gaspreisbremse ein bürokratisches Monster, was für die Anspruchsberechtigten kaum zu verstehen ist.

2022 war mit über 33% Kohle der wichtigste Energieträger. Der Bedarf wird sich erhöhen, weil in diesem Monat alle AKWs abgeschaltet werden und somit Atomstrom wegfällt. Kohle ist der größte Verursacher von Umweltschäden in Deutschland. Ein Drittel Strom aus Kohle bedeutet rd. 270 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen; rd. 30% der deutschen Treibhausgasemissionen. Für dieses Jahr werden es 30-40 Mio. Tonnen mehr CO<sub>2</sub> werden. Dank der schmutzigsten Form der Energieversorgung hat Deutschland seine Ziele zur Energiesenkung verfehlt.

Die einzelnen Energieträger für deutschen Strom 2022

Wasserkraft	3,2%	Erdgas	11,4%
Biogas	5,8%	Wind	24,1%
Kernenergie	6,4%	Kohle	33,3%
Fotovoltaik	10,6%	Sonstige	5,2%

Dann muss noch der „**Geisterstrom**“ erwähnt werden, wo Geld fließt, aber kein Strom. Die Erklärung: Wenn Abschnitte eines Übertragungsnetzes überbelastet sind und kein Strom aus erneuerbaren Energien eingespeist werden kann, wird ausgeschaltet. Die dann nicht produzierte Energie heißt „Ausfallarbeit“ und muss natürlich bezahlt werden. Die Anlagenbetreiber erhalten so viel Geld, was bezahlt worden wäre, hätte man Strom geliefert. Der Bundesverband Deutsche Energie- und Wasserwirtschaft schätzt, dass man daraus im vergangenen Jahr 100.000 Haushalte mit grünem Wasserstoff hätte beheizen können oder 6 Mio. E-Autos hätten damit ein Vierteljahr lang fahren können.

Die Energiewende ist erforderlich, darin sind sich alle einig. Nur wie das zu machen ist, wird oft nicht zu Ende gedacht. Die Grünen mit ihrem „Fahnenträger“ Habeck vorneweg.

Die Krisen der letzten Jahre haben die Schwächen Deutschlands offengelegt. Unser Wohlstand hing in erster Linie von der **Autoindustrie** ab. Obwohl in den letzten 10 Jahren die PKW- und Kleinlastproduzenten in Deutschland 2 Mio. (2022 ca. 3,6 Mio. Stück) Einheiten weniger produzierten, verdiente man „bombig“<sup>1</sup>. Auch wenn die Arbeitsstunde in der deutschen Autoindustrie incl. Lohnnebenkosten bei ca. 59,00 € liegt (Relation: USA 43,00 €, Spanien 28,00 €, Ungarn und Polen ca. 13,00 €) und die Energiekosten zum Teil erheblich über dem Ausland liegen sowie die Chipversorgung mangelhaft war. Der Grund ist einfach – man produzierte im Ausland! Erschwerend kommt hinzu, dass China bei der Produktion von E-Autos erheblich besser aufgestellt ist als deutsche Hersteller. BMW fertigt den E-SUV iX3 seit 2020 ausschließlich in China; VW den ID.2 All demnächst in Spanien; Mercedes will E-PKW's in China produzieren und E-Transporter in Polen. Im heimischen Land wird für 2027 eine Produktion von 4,2 Mio. Einheiten prognostiziert, was ca. 1,2 Mio. Stück unter 2012 bedeutet. Große Zulieferer der Automobilindustrie haben die Mittel und die Möglichkeiten, sich umzustellen und ggf. auch aufs Ausland auszuweichen. Beim augenblicklichen Arbeitsmarkt spüren mittelständische Unternehmen, die fest an ihren Standorten verankert sind, nichts von den Veränderungen, aber wehe, der Markt dreht sich.

Diese rückläufige Autoproduktion in Deutschland bedeutet eindeutig Deindustrialisierung und sollte die Politikerinnen und Politiker aufschrecken. Wir müssen aber auch erkennen, dass andere Themen eine höhere Priorität haben, um diskutiert zu werden, z.B. ob bei künftigen Doppelnamen der Bindestrich in der Mitte wegfällt oder ob der künftig bleibt<sup>2</sup>.

Zunächst muss man sich um die **Ampel** und die Differenzen kümmern, welche die Mitglieder untereinander haben. Aus den Medien und der Presse ist das Ergebnis (wie wir es sehen): Man ist nicht enger zusammengerückt, sondern hat sich entfremdet. Im gemeinsamen „Koalitionsbett“ fühlt sich anscheinend der Kanzler mehr zur FDP als zu den Grünen hingezogen. Einst hat sich Olaf Scholz als Klimakanzler plakatieren lassen. Real hat er (erneut) Führungsschwäche gezeigt und sich beim kürzlichen Verbrennerstreit einfach nur rausgehalten. Volker Wissing (FDP) glaubt erkannt zu haben, dass die Ampel den Liberalen Wählerstimmen kosten und deshalb hat er das ständige „Blabla“ der Grünen kritisiert, die mit ihren laufenden Verboten endlich aufhören und künftige Investitionen ansagen sollten. Das permanente Hauen und Stechen in der Koalition und unausgegorene Ideen (Öl- und Gasheizung, Tempolimit, Haushalt, Steuern, Windrad- und Straßenbau, Solarindustrie, Kindergrundsicherung und anderes mehr) wirken nicht nur auf deutsche Bürgerinnen und Bürger planlos. Einem joblosen Mitarbeiter von der Warenhauskette Karstadt ist

<sup>1</sup> BMW, Mercedes-Benz und VW erzielten 2022 ein Rekordergebnis von 49,2 Mrd. €.

<sup>2</sup> Kein Zwang zum Bindestrich mehr (Quelle: <https://www.tagesschau.de/inland/gesellschaft/buschmann-namensrecht-doppelnamen-101.html>)

nicht zu erklären, warum der Wirtschaftsstabilisierungsfond Galeria Karstadt Kaufhof vor gut einem Jahr unter der Führung des Wirtschaftsministers Habeck (Grüne) mit 680 Mio. € „unter die Arme gegriffen“ hat. Warum musste der Galeria-Eigentümer René Benko keine Immobilien-Sicherheit für diesen Rettungsschirm stellen? Heute sind die Steuergelder verpulvert und dutzende von Filialen geschlossen und es gibt viele Mitarbeiter, die ihren Job verloren haben. Im Herzen von Düsseldorf ist man mit einem neuen imposanten Kaufhaus-Bauobjekt gestartet, an dem auch R.B. beteiligt ist.

Noch mal zurück zu dem 16-Seiten-Papier, auf welchem die Ergebnisse der Marathonsitzung der Ampelkoalition niedergeschrieben wurden. Mit den Worten des Verkehrsministers von Baden-Württemberg Winfried Hermann (Grüne) zu den 144 Projekten **Autobahnen**: „Die Liste ist zu umfangreich und keine wirkliche Priorisierung“. Entlang der Autobahnen sollen Windräder aufgestellt und Fotovoltaikanlagen gebaut werden. Marode Brücken sollen ausgetauscht werden. Wir meinen: Das sind aufsteigende Ballons und weil sie unkontrolliert sind, werden sie platzen.

Bis 2027 benötigt die **Bahn** ca. 45 Mrd. €, um die marode Infrastruktur zu verbessern. Das Geld dafür soll aus Einnahmen aus dem CO<sub>2</sub>-Zuschlag der LKW-Maut kommen. Der Aufschlag beträgt 200 € je Tonne Kohlenstoffdioxid. Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen sollen künftig ebenfalls Maut zahlen. Einführung: 1. Februar 2024. Für marode Brücken soll das Genehmigungsverfahren künftig nur 4 Jahre dauern.

Ab dem 1. Januar 2024 soll möglichst jede neu eingebaute **Heizung** zu 65% mit erneuerbaren Energien betrieben werden. Noch in diesem Monat kommt der Entwurf des neuen Gebäudeenergiegesetzes (GEG) ins Kabinett und soll noch vor der Sommerpause in den Bundestag. Die Wärmepumpe soll damit zu einer der entscheidenden Technologien der Wärmewende werden (Kosten eines Systems: 30.000,00 € und mehr). Wie hoch die Förderung für die ist, die sich einen Heizungsumbau oder -erneuerung nicht leisten können, wird (noch) nicht gesagt. Als 80-jähriger sollte man von dieser Umstellung befreit werden.

Durch „maximale Transparenz“ soll der Bürger entscheiden, ob das **Auto** klimafreundlich ist. Diese Klima-Labels können Verbrauchern helfen, umweltfreundlichere Fahrzeuge auszuwählen und den Klimawandel zu bekämpfen. In Europa gibt es das Energie-Label, das auf einer Skala von A bis G die Energieeffizienzklasse angibt, wobei A die beste Bewertung ist. Die USA kennen bereits das Fuel-Economy-Label und Australien den Green-Vehicle-Guide. Künftig soll der **CO<sub>2</sub>-Ausstoß** nicht von jedem Ministerium, sondern insgesamt betrachtet werden. **Umwelt- und Naturschutzvorhaben** mit Blick auf Ausgleichsflächen sollen neu bewertet werden. Die Ausgleichsflächen sollen nicht nur vor Ort geschaffen werden, sondern Biotopverbünde will man auch länderübergreifend schaffen.

Die Marathon-Sitzung der Ampel war für uns reine Show. Es gibt kaum einen Menschen, der über diesen Zeitraum konzentriert bei der Sache ist, weil der Schlaf-/Wachrhythmus das unterbindet. Die Versprechen „Wir nehmen den Bürger mit“ oder „Wir verbinden Straßenbau mit Klimaschutz“ sind Phrasen. Was wir völlig vermissen – die Finanzierung! Am Ende der Sitzung war es mehr als ein Punktsieg für SPD und FDP. Bewertung von Ricarda Lang: Das, was wir beschlossen haben, das reicht noch nicht. Wir werden dranbleiben! Für uns ist das ein Anzeichen dafür, dass schon dunkle Wolken des nächsten Koalitionskrachs heranziehen.

## Stahl-, Edelstahl- und Rohstoffmärkte

Die Legierungszuschläge spiegeln sich in den **Rohstoffpreisen** wieder. Im April ging es damit abwärts und dieser Trend setzt sich im Mai fort. Aber Vorsicht, das ist kein Dauerzustand. Chinas Wirtschaft gönnte sich eine Ruhepause, will aber im 2. Quartal dieses Jahres wieder Gas geben. Deshalb wird sich die **Nickel**-Nachfrage erheblich erhöhen. Angebote kommen aus gesteigerter heimischer Produktion, ergänzt durch Importe. An der LME London überlegt man, neben dem Ni-Handel 1. Klasse geringwertigere Güten ins Programm aufzunehmen. Sollte man das in die Tat umsetzen, würden die Lagerbestände erhöht, was wiederum den Preis drücken könnte. Wir beobachten für unsere Leser die Preise täglich und zeigen sie in der nachstehenden Tabelle. Indonesien ist reich an Rohstoffen und hat die größten Nickel-Reserven der Welt. In diesem Jahr war Indonesien auf der Hannover Messe (17.04.-21.04.) das Partnerland Deutschlands. Präsident Joko Widodo reiste an, um für Investitionen in seinem Land zu werben und Umweltbedenken<sup>3</sup> auszuräumen. BASF prüft mit dem französischen Bergbaukonzern Eramet den Bau einer Nickel-Raffinerie (für Batterien) - Investitionsumfang 2,4 Mrd. €. Ford hat zusammen mit einem chinesischen Partner und dem brasilianischen Konzern Vale bereits einer Investition über 4,5 Mrd. US\$ zugestimmt.

Der **Chrom**-Preis wurde für das 2. Quartal 2023 festgeschrieben und zwar auf 1,75 \$/lb. Die bereits angekündigte Erhöhung fiel mit knapp 15% kräftiger aus, als erwartet.

Beim **Molybdän**-Preis bewahrheitet sich das Sprichwort: Was hoch steigt, kann tief fallen. Man kann davon ausgehen, dass der Kurs seit Anfang dieses Jahres (ca. 90.000 \$/to) sich demnächst bei der Hälfte (ca. 45.000 \$/to) stabilisieren wird. Die Hauptmenge des Molybdän wird als Nebenprodukt bei der Kupferherstellung gewonnen und nur zu ca. 30% direkt aus Molybdänerzen. Die Molybdän-Rückgewinnung aus Schrott beträgt annähernd 100%, da keine Oxidationsverluste auftreten.

## Währungen und Nickelpreise im Vergleich

Datum	Devisenkurs	Kassapreis	3 Monats-Preis	Nickel-Bestand / to	dt. Kassapreis
	€ / US-\$	Nickel (LME)	Nickel (LME)	LME	Nickel €/100 kg
02.01.2020	1,1213	14.075	14.165	153.318	1.258
04.01.2021	1,2296	17.344	17.403	247.980	1.410
04.01.2022	1.1370	20.730	20.610	101.256	1.839
03.01.2023	1.0664	31.200	31.350	55.380	2.961
01.02.2023	1.0857	30.060	30.350	49.086	2.760
01.03.2023	1.0613	25.025	25.225	44.094	2.342
03.04.2023	1.0839	23.560	23.890	43.058	2.166
21.04.2023	1.0986	24.335	24.495	41.124	2.216

<sup>3</sup> Gemäß Anti-Entwaldungsverordnung der EU soll der Import von Produkten verboten werden, die im Zusammenhang mit der Rodung von Wäldern stehen.



### Legierungszuschläge für rostfreie Bleche und Bänder

W-Nr.	Tiefste LZ		Höchste LZ		Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
	2022		2022		2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023
	Monat	€/to	Monat	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to
4016	02/22	1.067	06/22	1.358	984	994	1.000	1.044	1.055	↓						
4301	01/22	2.450	05/22	3.844	2.918	2.989	2.903	2.645	2.526	↑						
4404	01/22	3.690	05/22	5.559	4.673	5.083	5.472	5.040	4.207	↓						
4509	01/22	1.280	06/22	1.566	1.189	1.199	1.205	1.263	1.289	↓						
4521	09/22	1.944	06/22	2.343	2.150	2.449	2.916	2.904	2.315	↓						
4539	01/22	6.590	05/22	10.243	8.729	9.546	10.313	9.370	7.681	↓						
4571	01/22	3.750	05/22	5.696	4.754	5.164	5.550	5.109	4.270	↓						

### Legierungszuschläge für Präzisionsband

W-Nr.	Tiefste LZ		Höchste LZ		Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
	2022		2022		2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023
	Monat	€/to	Monat	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to
4016	02/22	1.280	06/22	1.630	1.181	1.193	1.200	1.253	1.266	↓						
4301	01/22	2.940	05/22	4.614	3.502	3.587	3.484	3.174	3.031	↑						
4310	01/22	2.770	05/22	4.295	3.251	3.328	3.235	2.964	2.826	↑						
4404	01/22	4.430	05/22	6.671	5.608	6.100	6.566	6.048	5.048	↓						

### Edelstahlschrott

W-Nr.	Tiefste		Höchste		Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
	2022		2022		2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023
	Monat	€/to	Monat	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to
Cr-Stähle (VF*) z.B. 4016	07/22	380	04/22	800	430	430	430	425								
Ni-Stähle (V2A*) z.B. 4301	07/22	1.050	04/22	2.450	1.500	1.510	1.450	1.400								
Cr-Ni-Mo- Stähle (V4A*) z.B. 4404/4571	07/22	1.570	04/22	3.300	2.500	2.680	2.650	2.450								

\*) Markennamen ThyssenKrupp Nirosta / Outokumpu Nirosta