

## *KGW's Rundschreiben*

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

In unserer Juni-Information haben wir detailliert über die „Große Haverei“ der „**Ever Given**“ vom 23. März dieses Jahres im Suez-Kanal berichtet. Der Gesamtschaden belief sich auf mehrere Milliarden €. Da die taiwanische Reederei „Evergreen“ nicht bereit war, über 910 Mill. US\$ (von der ägyptischen Kartellbehörde gefordert) zu bezahlen, kam es zum Rechtsstreit. Streitgegenstand war nicht die Qualifikation oder Ausbildungsdefizite der indischen Mannschaft, Überprüfung des Schiffs auf technische Mängel oder andere Gründe für die Havarie. Mehr als drei Monate verhandelte man mit Versicherungen über die o.g. Summe. Schlussendlich gab man das Schiff frei und es ist auf dem Weg nach Rotterdam, wo es voraussichtlich am 2. August einlaufen wird. Über die Summe, auf die man sich einigte, wurde nichts bekannt. Es wird für uns auch keine Überraschung sein, wenn die holländische Hafenbehörde von jedem Containerempfänger (je nach Wert des Inhalts) prozentual nach Wert des Containerinhalts etwas fordert. Mit zwei Fäusten in der Tasche werden wir zahlen müssen, wenn wir die für uns bestimmte Sendung in Empfang nehmen wollen!

Kurz vor der Bundestagswahl muss man wertfrei feststellen: **Deutschland** hat sich noch nie so blamabel dargestellt wie zurzeit. Frau Annalena Baerbock verspricht den Bürgern ein wunderschönes neues grünes Deutschland, wo Milch, Honig und Wein fließt. Beleuchtet man es näher, ist es allerdings Wasser, was andere bereits gekocht haben. Ein gelernter Bankkaufmann als Gesundheitsminister hat sich nicht nur beim Thema Pandemie, Masken einige Schneidezähne (imaginär) ausgebissen. Vielleicht ist er sich seiner Defizite bewusst und hat aus dem Grund im März dieses Jahres seinen Parteifreund (wir meinen den politischen Obelix) aufgefordert, nur noch positive Geschichten über das Corona-Krisenmanagement zu erzählen. Über diesen Minister aus dem Saarland hat die Kanzlerin Angela Merkel immer die schützende Hand gehalten und jegliche Kritik ist von Peter Altmaier abgeprallt. An der Aufgabe, das Bundeswirtschaftsministerium zum „Kraftzentrum der sozialen Marktwirtschaft“ auszubauen, ist er kläglich gescheitert. Mit seiner 100 Seiten umfassenden Lektüre „Nationales Reformprogramm 2021“ hat er sich zweifelsfrei als Märchenerzähler geoutet. Bisher hat er sich als politischer Überlebenskünstler dargestellt; wir wagen die Prognose, dass er beim nächsten Kanzler nicht mehr am Kabinetttisch sitzen wird. Die anderen Saarländer Kramp-Karrenbauer und Maas wird man dort ebenfalls vergeblich suchen. Einen dürfen wir nicht vergessen, der vor einigen Tagen erklärte: „Wir haben den Koalitionsvertrag übererfüllt.“ Andreas Scheuer, der seit März 2018 Ressortchef ist, hat viele teure „Baustellen“ aufgebaut. Man muss sich an die gescheiterte PKW-Maut erinnern oder das Chaos bei der Autobahn GmbH. Beim Bußgeldkatalog für den Straßenverkehr und der Gründung der Mobilfunkinfrastrukturgesellschaft hat er sich bekleckert, allerdings nicht mit Ruhm. Ende Mai hat A.Sch. ein Gesetz zum autonomen Fahren eingebracht. Obwohl es noch nicht in Kraft ist, muss es geändert werden. Einen Bittbrief zur Korrektur musste er vergangenen Monat an höchste Stellen der Politik schicken. Größer kann ein Prestigeverlust wohl kaum sein.

Zu 98% ist die **Nord Stream 2** fertig und noch immer fordern die Gegner Stilllegung. Mit Sanktionen versuchten die USA den Bau zu stoppen, damit Deutschland nicht von russischen Energiebelieferungen abhängig ist. Für uns ist das scheinheilig, denn die USA wollen das eigene, viel teurere und „schmutzige“ Öl, das nach der „Hydraulic Fracturing“-Methode (Fracking) gewonnen

wird, Deutschland verkaufen. Der kalifornische Gouverneur Gavin Newsom verkündete am 30. April dieses Jahres, dass ab 2024 in Kalifornien keine Fracking-Projekte gestartet werden dürfen. Am Rande sei erwähnt, dass die Einfuhr russischen Rohöls in die USA ca. 7% des Gesamtbedarfs beträgt. In einem Interview des Handelsblatts vom 12. dieses Monats mit dem Chef von Nord Stream 2, Matthias Warning, geht dieser davon aus, dass die Pipeline noch dieses Jahr in Betrieb genommen wird. Dabei ist der Transit von russischem Erdgas durch die Ukraine auch über 2024 hinaus bis Europa gesichert. Das ist insofern wichtig, als Erdgas ein wichtiger Brückenenergieträger zur Abdeckung künftigen Mehrbedarfs an Strom ist. Als Beispiel: Dänemark verbraucht nicht so viel Erdgas wie der Chemiestandort Ludwigshafen. Schon heute stellt man bei Gazprom Überlegungen an, in ca. 10 Jahren grünen oder blauen Wasserstoff beizumischen und durch die Stränge zu transportieren. Die Herstellungsverfahren des Gases werden in blau, grau, grün und türkis farbcodiert. Deutschland hat sich für **grünen Wasserstoff** entschieden, der durch Elektrolyse von Wasser hergestellt wird. Erneuerbare Energien liefern den Strom, deshalb CO<sub>2</sub>-frei. Wenn die Infrastruktur aufgebaut wird und schnell relevante Mengen zur Verfügung stehen müssen, ist **blauer Wasserstoff** ein Thema. Dieser ist im Augenblick nur halb so teuer wie grüner Wasserstoff. Dieser speichert das durch Dampfreformierung entstandene CO<sub>2</sub> per CCS (Carbon Capture and Storage). So kommt das bei der Produktion entstandene CO<sub>2</sub> nicht in die Atmosphäre. Daher gilt auch diese Art der Wasserstoffproduktion als CO<sub>2</sub>-neutral. Derzeit wird Wasserstoff noch vorwiegend mit Strom aus fossilen Energieträgern wie Erdöl, Stein- und Braunkohle oder Kernenergie erzeugt (sog. grauer Wasserstoff). Erst wenn Wasserstoff vollständig aus erneuerbarem Strom in Elektrolyseanlagen hergestellt wird, würden keine Treibhausgasemissionen entstehen. Prognosen sagen, das bis 2050 45 Mio. Tonnen Wasserstoff bei uns in Deutschland jährlich nachgefragt werden. Um diesen vermuteten Bedarf zu decken, müssen wir die überwiegende Menge importieren (mehr als 70%). Wir selbst produzieren kaum grünen Wasserstoff und haben bereits Kontakte nach Afrika aufgebaut. Dieses Produkt wird das Öl von morgen!

Frisch aus der Plattenpresse: Im Streit um das milliardenschwere Pipelineprojekt ist es zu einer Einigung zwischen den USA und Deutschland gekommen. Der Transit durch die Ukraine wird (bisher bis 2024) auf 2034 verlängert. Als erste „Anzahlung“ stellt Berlin 175 Mio. US\$ bereit. Die Verhandlungen sollen Anfang September beginnen.

Viele Lippenbekenntnisse aus der Vergangenheit zur **Klimaneutralität** sind Schnee von gestern, denn am 14. dieses Monats hat die EU ein umfangreiches Klimaschutzpaket beschlossen. Das bedeutet weg von fossilen Energieträgern (Erdgas, Kohle und Öl), denn bis 2050 soll Europa der erste klimaneutrale Kontinent sein. Eines der ersten Ziele ist, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 2030 (im Vergleich zu 1990) um 55% zu reduzieren. Auch wenn die EU beim Thema Klimawandel Pionier sein will, sollte man die Anstrengungen anderer Länder, z.B. China, betrachten. Dieses Land mit über 1,4 Mrd. Menschen ist der größte CO<sub>2</sub>-Verschmutzer der Welt. Ende September 2020 hat Präsident Xi Jinping verkündet, dass China bis 2060 klimaneutral sein wird (und sein Wort ist so gut wie ein Gesetz). Seit ca. 12 Jahren baut man mit einem Aufwand von 15 Mrd. US\$ in der Provinz Gansu (die ärmste chinesische Provinz am Rande der Wüste Gobi) einen Windradpark. Es sind so viele Produktionsstätten für Elektroautos in Bau wie im gesamten Rest der Welt. Für die Infrastruktur des Landes sind bereits ca. 800.000 öffentliche Ladestationen aufgestellt und weitere sind in Planung. In Deutschland nennt der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) folgende Zahlen: 2.400 Anbieter wollen 40.000 Ladepunkte errichten. Die Bundesregierung hat bis 2030 als Ziel 1 Mio. Ladepunkte geplant, um damit 10 Mio. (bis 2035 bis 15 Mio.) Autos zu

versorgen. Mit Schnellladestationen könnte der Bedarf sinken. Gemäß EU-Gesetz soll bis 2030 an jeder Schnellstraße alle 60 km eine E-Ladestation und alle 150 km eine Wasserstoff-Tanksäule errichtet werden. Bisher hat Deutschland 87 (Italien eine, EU gesamt 177 Wasserstoff-Tankstellen). Zum Vergleich: In Deutschland stehen 14.480 Tankstellen für fossile Kraftstoffe. Die Politik sowie die meisten Automobilhersteller propagieren, (dass der Plug-In-Hybrid eine Zwischenlösung ist) und ab 2035 ausschließlich E-Autos in Deutschland fahren. Wohl kaum wird dieses Ziel erreicht, denn man kann davon ausgehen, dass ein neu zugelassenes Auto mit Verbrennungsmotor durchschnittlich 13 Jahre fährt. Vielleicht betankt man die dann mit synthetischen Kraftstoffen? E-Fuels werden ausschließlich mit erneuerbaren Energien hergestellt, indem aus Wasser zunächst Wasserstoff produziert wird. Aus CO<sub>2</sub> und H<sub>2</sub> gewinnt man anschließend den synthetischen Kraftstoff – also Benzin, Diesel, Gas oder auch Kerosin. Sicher ist, dass alle Veränderungen nicht nur bis 2035, sondern auch darüber hinaus vom Endverbraucher bezahlt werden. EU-Präsidentin Ursula von der Leyen sowie ihr Vizepräsident Frans Timmermans sind der Ansicht, dass nur mit emissionsfreien Fahrzeugen Klimaneutralität erreicht wird. Die EU-Kommission will ab 2026 für den Gebäude- und Verkehrsbereich den Emissionshandel einführen. Für jede Tonne CO<sub>2</sub>, die beim Verbrennen von Öl, Gas oder Benzin entsteht, müssen Verschmutzungsrechte gekauft werden. Die Kosten gehen natürlich an die Verbraucher, die mit satten Preiserhöhungen für Benzin und Gas rechnen können. Da sich auch der Kerosinpreis erhöht, werden Flüge teurer. Die Luftfahrtbranche protestiert bereits, weil Airlines aus Drittstaaten Wettbewerbsvorteile erhalten. Bis 2030 wird der Anteil an erneuerbaren Energien auf 65% angehoben. Kostenlose Zertifikate für Emissionsrechte werden schrittweise abgeschafft, was Verteuerung der Herstellerpreise bedeutet und in den meisten Fällen diese an den Verbraucher weitergegeben werden. Aus dem neuen Emissionshandel (Gebäude und Verkehr) wird ein Klimasozialfond gespeist. Die geplanten Einnahmen schätzt man auf 70 Mrd. €. Von 2025 bis 2032 sollen 25% der Einnahmen an ärmere EU-Länder, ärmere Haushalte und Kleinstunternehmen ausgeschüttet werden. Der Gedanke dabei ist, Energiearmut zu bekämpfen. Wir befürchten eine falsche Streuung aus der bereits geplanten „Sozialgießkanne“. Wenn Europa künftig energieintensive Produkte herstellen will, muss die Frage der Konkurrenzfähigkeit am Weltmarkt erlaubt sein. Was bewirkt die saubere Klimapolitik Europas, wenn der schmutzige Teil der Wirtschaft in andere Regionen der Welt abwandert? Dem Klima wäre nicht geholfen und der Vorreiter EU stünde ohne Gefolgschaft da. Würden die anderen Länder sehen, dass die EU-Klimapolitik schon im Ansatz scheitert, hätte man weltweit keine Nachahmer. Es ist nobel, der nächsten Generation einen gesunden Planeten zu hinterlassen; dazu muss man aber weltweit an einem Strang ziehen!

Europaweit blockiert der **Rohstoffmangel** die Produktion. Steigende Nachfrage sorgt für leere Läger und laufend steigende Preise. Der Bedarfsträger fragt aktuell nicht nach dem Preis, sondern vorrangig nach der Liefermöglichkeit. Schuld an dieser Situation sind unterbrochene bzw. abgerissene Lieferketten während der Corona-Pandemie. Umweltkatastrophen, welche die Produktion international lahmlegten sowie die Havarie im Suez-Kanal führten zu dieser augenblicklichen Situation. Europäische Edelstahlhändler kämpfen damit, ihre laufenden Kontrakte mit zum Teil erheblichen Lieferzeitüberschreitungen zu erfüllen. Outokumpu bietet im Augenblick nichts an und die beiden anderen Produzenten nennen lange Lieferzeiten und satte Preissteigerungen. Schrott ist Mangelware und verschärft die Situation. Da fernöstliche Anbieter mehr exportierten als importierten, fehlen Container. Schiffsfrachtraten zeigen einen nie gekannten Anstieg. Die wenigen Angebote ex Fernost zeigen Preiserhöhungen, die seriöse, ehrbare (Edelstahl-)verkäufer an die Kunden nur mit einem mulmigen Gefühl weitergeben. Verbesserung

der Situation: Nicht abzusehen! Bei dieser angespannten Versorgungslage, in der Stahlverarbeiter händeringend Material suchen, bestätigt die EU Importbeschränkungen und Schutzzölle, um die Stahlproduzenten (die ohnehin nicht lieferfähig sind) zu schützen. Eine Erklärung für solchen Schwachsinn wird man wohl kaum finden. Sicher ist, dass die Wirtschaft, die wieder Fahrt aufnehmen wollte, dadurch ausgebremst wird. Auf jeden Fall erhöht man mit solchen Maßnahmen die Inflationsrate.

### Stahl-, Edelstahl- und Rohstoffmärkte

Im Text unserer Information haben wir über die Rohstoffmärkte geschrieben. **Nickel** ist nicht der große preisliche Ausreißer, bewegt sich aber seit Ende des letzten Monats schon bei über 18.000 US\$ per Tonne. **Molybdän** bewegt sich mit knapp 45.000 US\$ die Tonne so hoch wie zuletzt vor 10 Jahren. Für nickel- und molybdänhaltige Stähle sind Steigerungen für die Legierungszuschläge im August sowie auch im September zu erwarten. **Chromstahl** ist bekanntlich pro Quartal festgeschrieben. Für das 3. Quartal gibt es keine Veränderung, so dass der LZ in den nächsten Monaten vermutlich gleichbleibend sein wird. Sollten sich die Rohstoffpreise in nächster Zeit abkühlen, wird es keine sofortige Auswirkung auf die LZs haben. Getrost können wir noch einmal unterstreichen, dass sich die LZs für August / September nur in eine Richtung bewegen werden: Nach oben!

### Währungen und Nickelpreise im Vergleich

Datum	Devisenkurs	Kassapreis	3 Monats-Preis	Nickel-Bestand	dt. Kassapreis
	€ / US-\$	Nickel (LME)	Nickel (LME)	LME to	Nickel €/100 kg
02.01.2019	1,1448	10.440	10.530	206.400	915
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
01.02.2021	1,2136	17.807	17.855	248.856	1.475
01.03.2021	1,2075	18.655	18.675	250.584	1.549
01.04.2021	1,1744	16.001	16.048	259.182	1.363
04.05.2021	1,2073	17.861	17.885	261.996	1.486
01.06.2021	1,2223	18.147	18.187	246.444	1.485
01.07.2021	1,1859	18.082	18.078	231.498	1.522
21.07.2021	1,1761	18.382	18.386	220.074	1.562

### Legierungszuschläge für rostfreie Bleche und Bänder

W-Nr.	Tiefste LZ		Höchste LZ		Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
	2020		2020		2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021
	Monat	€/to	Monat	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to
4016	04/20	557	06/20	609	620	701	758	823	821	835	860	897	→			
4301	05/20	1.278	12/20	1.516	1.594	1.720	1.851	1.853	1.786	1.854	1.901	2.024	↑			
4404	05/20	1.852	12/20	2.175	2.270	2.421	2.621	2.650	2.543	2.660	2.902	3.191	↑			
4509	09/20	689	06/20	739	761	846	898	961	961	974	1.000	1.057	↑			
4521	09/20	905	03/20	1.058	1.046	1.138	1.232	1.340	1.322	1.363	1.557	1.732	→			
4539	05/20	3.272	12/20	3.975	4.128	4.355	4.724	4.726	4.508	4.742	5.200	5.749	↑			
4571	05/20	1.876	12/20	2.209	2.305	2.462	2.666	2.693	2.584	2.701	2.943	3.236	↑			

### Legierungszuschläge Präzisionsband

W-Nr.	Tiefste LZ		Höchste LZ		Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
	2020		2020		2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021
	Monat	€/to	Monat	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to
4016	04/20	669	06/20	730	742	841	911	988	988	1.003	1.032	1.076	→			
4301	05/20	1.534	12/20	1.819	1.910	2.064	2.222	2.224	2.146	2.226	2.281	2.429	↑			
4310	05/20	1.442	12/20	1.692	1.780	1.926	2.075	2.084	2.017	2.090	2.143	2.280	↑			
4404	05/20	2.222	12/20	2.610	2.722	2.905	3.146	3.181	3.054	3.193	3.482	3.829	↑			

### Edelstahlschrott

W-Nr.	Tiefste		Höchste		Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
	2020		2020		2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021
	Monat	€/to	Monat	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to	€/to
Cr-Stähle (VF*) z.B. 4016	03/20	280	12/20	320	380	410	440	450	460	500	520					
Ni-Stähle (V2A*) z.B. 4301	03/20	850	12/20	1.190	1.300	1.430	1.370	1.380	1.390	1.500	1.550					
Cr-Ni-Mo- Stähle (V4A*) z.B. 4404/4571	04/20	1.300	12/20	1.650	1.740	1.860	1.800	1.850	1.870	2.000	2.150					

\*) Markennamen ThyssenKrupp Nirosta / Outokumpu Nirosta