

Kein Stahl, keine Container: Landmaschinenhandel zu Coronazeiten

Die Coronakrise hat Produktion und Handel auf den Kopf gestellt. Ein Bündel von Ursachen führt zu Lieferengpässen bei Stahl, Kupfer, Kunststoff, zu höheren Frachtkosten und langen Lieferzeiten. Die Landmaschinenindustrie rechnet daher mit Kostensteigerungen in diesem Jahr. Der eilbote hat bei Landmaschinenherstellern nachgefragt.



Stahlwerke haben die Produktion im letzten Jahr pandemiebedingt heruntergefahren.

Geschlossene Geschäfte, Kontaktverbot, Maskenpflicht: Die Coronakrise ist uns allen täglich präsent im Alltag. Doch die seit über zwölf Monaten anhaltende Pandemie hat auch massive Auswirkungen auf den weltweiten Handel – und damit auch auf die Landmaschinenbranche. Verantwortlich dafür ist ein ganzes Geflecht von Ursachen.

Verwerfung auf dem Stahlmarkt

Nach dem „Stahlbericht 2020“ des Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) aus Essen führen wichtige Stahlabnehmer wie die Automobilindustrie, der Maschinenbau und die Elektrotechnik aufgrund des durch die Corona-Krise ausgelösten Nachfrageeinbruchs ihre Produktion deutlich herunter. Entsprechend drosselten die Stahlproduzenten die Herstellung: Im Sommer herrschte noch die Erwartung vor, dass sich die Industrie nur zögerlich erholen wird. Laut Wirtschaftsvereinigung Stahl wurde allein in Deutschland mit 35,7 Millionen Tonnen so wenig Stahl produziert wie seit der Finanzkrise 2009 nicht mehr. Das waren noch einmal 10 Prozent weniger als im bereits schwachen Jahr 2019. Viele Stahlhersteller schickten Mitarbeiter in die Kurzarbeit.

Doch dann passierte das Unerwartete: In China zog die Wirtschaft im zweiten Quartal 2020 wieder deutlich an, was den weltweiten Stahlmarkt bis heute massiv beeinflusst. Aus dem ehemaligen Stahlexporteur wurde ein Importeur mit Rekordnachfrage. „Am Ende eines Stahljahres, das lange unter dem Vorzeichen einer großen Krise stand, zeigen die Märkte eine fulminante Aufwärtsbewegung“, berichtete der Industrieverband Blechumformung (IBU) Ende 2020.

Die Stahlproduktion konnte mit der rasanten Nachfragesteigerung nicht Schritt halten. Die Stahl- und Rohstoffpreise hätten inzwischen nicht nur das Vor-Corona-Niveau übertroffen, sondern langjährige oder sogar historische Höchststände erreicht. Der Preis für eine Tonne Stahl ist nach Angaben des Herstellers Thyssenkrupp von 400 Euro/Tonne im Jahr 2020 im Februar 2021 auf mehr als 700 Euro/Tonne gestiegen. Zwar würden die Hochöfen wieder hochgefahren, aber bis sich das auf den Stahlpreis auswirke, könne es Monate dauern.

Gleichzeitig hat sich Erz verteuert. Weil sich große, liquide Firmen zudem mit Stahl eindecken, verknappe sich das Angebot noch weiter, was die Preise ebenfalls nach oben treibe, meldete die Fachzeitschrift „Metall“ Mitte März.

Engpässe nicht nur beim Stahl

Die Suche nach Deckungskäufen oder gar Zusatzmengen verläuft für Zulieferer nahezu chancenlos. „Dadurch ausgelöste Produktionsstopps wären eine Vollbremsung für den wirtschaftlichen Erholungsprozess“, fürchtet IBU-Geschäftsführer Bernhard Jacobs. Der massive Mangel, gekoppelt mit Extrempreisen, beutelt Verwender von Flach- und Spezialstählen, Langprodukten und Walzdrähten. Ausweichmöglichkeiten sind rar: Stahl ist weltweit gerade Mangelware, Zölle und limitierte Kontingente machen zudem die EU-Einfuhr schwer bis unmöglich.

Auch drei Monate später sind die Stahllager laut IBU leer. Das fehlende Vormaterial bedroht die Automobil-, Maschinenbau- und Elektroindustrie massiv. Zulieferer warten monatelang auf Stahllieferungen und müssen obendrein Höchstpreise bezahlen.

Die Engpässe betreffen nicht nur den reinen Stahl. Auch bei Halbleitern, Kupfer oder Frachtkapazitäten sehen sich die Unternehmen mit steigenden Preisen für Vorprodukte und Dienstleistungen konfrontiert, bei denen noch vor der Pandemie keinerlei Engpässe absehbar waren. Das Handelsblatt zitiert dazu die Deutsche Industriebank (IKB), nach deren Angaben sich die Weltrohstoffpreise im Januar 2021 um rund 10,5 Prozent verteuert hätten, bei Kupfer sogar um 80 Prozent. Laut IKB könnte die Pandemie die Wirtschaft möglicherweise bis in das Jahr 2022 hinein beeinflussen.

Die Lage spitzt sich gerade weiter zu – vielen Sparten droht der Stillstand. Ein Beispiel aus dem Fahrzeugbau: Bei Volkswagen können laut Handelsblatt mehr als 100.000 Autos wegen fehlender Halbleiter (Chips) nicht gebaut werden.

Es fehlen Container

Dazu kommt das Chaos auf dem Seefrachtmarkt. Auch hier wirkt sich die Pandemie aus: Wegen der Corona-Einschränkungen ist in Europa eine höhere Nachfrage nach Haushalts- und Konsumgütern entstanden. Da diese hauptsächlich aus Asien kommen und die Importmengen stark zugenommen haben, gibt es in den europäischen Zielländern einen Rückstau beim Abtransport und Entladen der Container. Gleichzeitig fließen, aufgrund der noch niedrigen Exporte nach Asien, weniger Container nach China & Co. zurück. Darum stehen aktuell nicht genug Frachtkapazitäten für den deutschen Importbedarf zur Verfügung.

Deshalb steigen die Frachtkosten massiv an: Laut Handelsblatt kostete der Transport eines 40-Fuß-Containers von China nach Europa im März 2020 noch rund 1.400 Dollar. Ende Januar 2021 lag der Preis dagegen bei bis zu 8.000 Dollar. Auch seien Zuschläge von bis zu 2.000 Dollar nötig, damit Lieferungen pünktlich ankommen.

Verzögerungen bei der Industrie

Die Krise wirkt sich auch auf die Landmaschinenindustrie aus. Wie eine Umfrage des eilboten unter Landmaschinenherstellern zeigt, können diese gestiegenen Einkaufspreise für sämtliche Rohstoffe, insbesondere Stahl sowie Elektronik- und Hydraulikkomponenten, nicht komplett durch interne Kostenreduktion und Effizienzsteigerung kompensieren. In vielen Fällen ist daher eine außerordentliche unterjährige Preisanpassung nötig. „Wir verzeichnen zurzeit deutlich höhere Preise beim Stahl, bei den Achsen, den Hydraulikkomponenten und den Steuerungsteilen“, berichtet beispielsweise Gerd Mönch-Tegeder, Vertriebsleiter bei der Bernard van Lengerich Maschinenfabrik (BVL) aus Emsbüren.

Verlängerte Lieferzeiten gäbe es vor allem bei Produkten, bei denen globale Lieferketten eine Rolle spielen. So käme es zu zusätzlichen Grenzkontrollen zwischen Ländern, die aufgrund hoher Inzidenzen vom Nachbarland als Risikoland eingeschätzt wurden. „Generell können wir die Situation durch die enge Beziehung zu vielen unserer Lieferanten und langfristige Kontrakte sehr gut abfedern. Es kann lediglich im Einzelfall zu verlängerten Lieferzeiten von wenigen Wochen kommen“, sagt er. Der Warenverkehr innerhalb der EU läuft laut Mönch-Tegeder zurzeit ohne nennenswerte Einschränkungen. „Bei Serviceeinsätzen im Ausland ist der organisatorische Aufwand deutlich höher geworden“, stellt er fest. Grund sind Reisebeschränkungen, Tests oder Anmeldungen der Mitarbeiter. Eine spezielle Problematik mit verlängerten Lieferzeiten besteht aufgrund des Brexits. Bei Lieferketten außerhalb der EU kann es zu Verzögerungen kommen.

Auch der Hersteller Horsch verzeichnet Preiserhöhungen über alle Warengruppen hinweg sowie längere Lieferzeiten, die sich teilweise verdoppelt haben. „Sollte die kritische Situation weiter anhalten, müssen wir über Alternativmaterialien beziehungsweise -komponenten nachdenken“, sagt Einkaufsleiter Dr. Johann Neidl.

Die geringe Produktionsmenge bei gewissen Stahlsorten stellt den österreichischen Hersteller Pöttinger aus Grieskirchen vor die größten Herausforderungen. „Die Situation ist sehr angespannt, wir können die Lieferfähigkeit aber nach wie vor aufrechterhalten“, sagt Gregor Dietachmayr, der Sprecher der Geschäftsführung. Auch der Hersteller Krone spürt die genannten Engpässe bei Stahl und Halbleitern. „Dennoch kommen wir aktuell ordentlich durch diese Zeit, weil viele unserer Lieferanten in der Corona-Krise eine maximale Flexibilität an den Tag legen“, sagt eine Sprecherin gegenüber dem eilboten. Ein großer Pluspunkt sei, dass zahlreiche Krone-Lieferanten im Emsland ansässig seien, was zu kurzen Lieferketten führe. Zwischen 10 und 20 Wochen verlängern sich die Lieferzeiten bei Neubestellungen ab Werk beim Hersteller Kverneland.

Engpässe beim Kunststoff

Der Motorgerätehersteller Stihl stellt nicht nur eine eingeschränkte Verfügbarkeit und Lieferengpässe von vielen Bauteilen aus Stahl wie beispielsweise Stanz- und Drehteile oder ganze Stahl-Baugruppen sowie von Elektronikkomponenten fest, sondern auch von Kunststoffgranulat, das für die Herstellung diverser Kunststoffteile benötigt wird. Auch hier gebe es weltweit bei einigen wesentlichen Typen beträchtliche Probleme bezüglich der Verfügbarkeit. Dies ist laut Stihl sowohl auf die extremen Winterstürme in Texas (USA) und dem damit einhergehenden kompletten Ausfall mehrerer Produktionsanlagen als auch der fehlenden Verfügbarkeit von vielen Rohstoffen wegen einer weltweit extrem schnell steigenden Nachfrage zurückzuführen. Bei Neubestellungen oder kurzfristigen Zusatzmengen seien daher warengruppenabhängige Engpässe zu erwarten. Zudem hätten sich die Lieferzeiten von Spediteuren spürbar verlängert, was auf die Land-, See- und Luftfracht zuträfe.

Der Ausnahmezustand am Stahlmarkt trifft ebenso die Versorgung mit Ersatzteilen. „Bei uns sind vor allem all die Warengruppen betroffen, die bestimmt sind von Eisenwaren, wie die Bodenbearbeitung und Pflugteile“, berichtet Annette Linnhoff, zuständig für den „strategischen Einkauf“ bei Menke Agrar, einem Großhandelsunternehmen für Landmaschinen-Ersatzteile.

Die Knappheit des Stahls und die damit verbundenen Preissteigerungen von bis zu 15 Prozent sowie die extremen Lieferzeiten, aktuell bis zu 28 Wochen, stellen den Ersatzteil-Spezialisten vor enorme Herausforderungen.

Auswirkungen auf den Ersatzteilhandel

Des Weiteren zeigt sich eine ebenfalls prekäre Situation bei allen Importgütern. „Importwaren aus dem Westen lassen sich mit längeren Laufzeiten, aber zu nahezu gleichen Frachtkonditionen einführen, während die Frachtraten bei Importen aus dem Osten um bis zu 400 Prozent angestiegen sind und aufgrund mangelnder Containerkapazitäten mit massiven Verspätungen einhergehen“, schildert Linnhoff die aktuelle Lage.

Auch sie geht davon aus, dass die Preissteigerungen der Lieferanten und Dienstleister nicht in vollem Umfang abgefangen werden können, sondern an die Kunden weitergegeben werden müssen – trotz einiger interner Maßnahmen. Zudem sorgen die Lieferzeiten der Hersteller dafür, dass sich Auslieferungen verzögern. Dazu kommen Personalprobleme bei den Speditionen und Kurier-, Express- und Paketdiensten. Laut Linnhoff brauchen die Sendungen teilweise doppelt so lange wie üblich. „Wir vergleichen immer wieder Alternativen bei den Lieferquellen oder bei der Logistik, um die Lieferketten abzusichern und die Verzögerungen so gering wie möglich zu halten“, sagt die Expertin.

Auch die BayWa AG aus München bestätigt Preiserhöhungen in diesem Jahr bei allen Herstellern, die dies mit den gestiegenen Stahlpreisen begründen bzw. mit Begleiterscheinungen der Corona-Pandemie wie höheren Raten für Frachtcontainer. Wie stark sich die personellen Engpässe bei den Speditionen bei gleichzeitig boomendem Internethandel auf die Lieferzeiten auswirken, bleibe laut BayWa hingegen abzuwarten. „Wir versuchen, gemeinsam mit unseren Dienstleistern, Lieferverzögerungen weitgehend zu vermeiden, können in einzelnen Fällen Wartezeiten aber leider nicht ganz ausschließen“, sagte eine Sprecherin gegenüber dem eilboten.

„Förderung an der Praxis vorbei“

Und noch eine Auswirkung hat die Pandemie: Das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) will mit einem Investitionsprogramm die „Modernisierung der Landwirtschaft“ voranbringen und unter anderem klima- und umweltschonende Landtechnik fördern.

Das Programm wurde bislang sehr gut angenommen: Bis März waren allein im Bereich der Maschinenförderung rund 3.600 Anträge eingegangen.

In der ersten Antragsrunde waren alle Zuwendungsbescheide für Maschinen allerdings bis 31. Oktober 2021 befristet. Bis dahin müssen entsprechende Rechnungen oder Zahlungsbelege von den Antragstellern im Förderportal hochgeladen werden. „Das setzt voraus, dass die geförderten Maschinen bis zum 31.10.2021 geliefert und bezahlt werden. Sofern dieser Termin nicht eingehalten werden kann, besteht kein Anspruch mehr auf Förderung“, hieß es in einem Merkblatt der Landwirtschaftlichen Rentenbank am 11. Januar, die für die Förderung zuständig ist.

Zwar hat auch das BMEL erkannt, dass dieser Termin aufgrund der Coronakrise nicht zu halten ist. „Aufgrund der Lieferengpässe der Landmaschinenhersteller in diesem Jahr wird die bisherige Lieferfrist für Maschinen und Geräte der Außenwirtschaft um vier Wochen verlängert: vom 31. Oktober auf den 1. Dezember 2021“, heißt es in einer Pressemitteilung vom 17. März. „Auch wenn wir das Programm sehr begrüßen: Die Frist bis Anfang Dezember ist immer noch vollkommen an der Praxis vorbei, wir haben zum Beispiel bei Gülletankwagen Lieferfristen von bis zu zwei Jahren“, kritisiert Holger Wüstenberg, Geschäftsführer der Wüstenberg Landtechnik GmbH aus Börm in Schleswig-Holstein.

Die Wüstenberg-Gruppe, die stark im Bereich Gebrauchtmaschinenhandel aktiv ist, spürt auch hier Auswirkungen: Käufer aus dem Ausland dürfen nicht oder nur sehr eingeschränkt reisen.

Lage ist angespannt

Wie angespannt die Lage ist, zeigt sich auch an der Rückmeldung weiterer Hersteller oder Handelsorganisationen: Von den 30 vom eilboten angeschriebenen Firmen gaben lediglich acht ein Statement ab, sechs große Hersteller beziehungsweise Organisationen haben abgesagt, sechs weitere haben sich gar nicht gemeldet. „Wir möchten uns lieber nicht öffentlich äußern zu diesem Thema. Da alle Hersteller von den Lieferengpässen betroffen sind, möchten wir unsere Kunden nicht zusätzlich verunsichern“, teilte uns ein überregionaler Landmaschinenhändler mit. „Der Markt ist derzeit sehr volatil und eine Einschätzung aktuell nur sehr schwer möglich, da sich die Situation täglich ändert“, äußerte ein marktführender Hersteller.



Menke Stahlprodukte: „Betroffen von der Krise sind auch Ersatzteile sowie die Ersatzteil-Lieferung.“



Der globale Containerkreislauf ist ins Stocken geraten. In Asien fehlen leere Container für den Export.