THEMEN UND AUFGABEN

2020/2021

„Der Einsatz von Stahlschrott bei der Stahlherstellung spart Klima- und Umweltkosten in Milliardenhöhe.“

Studie „Schrottbonus“, Fraunhofer IMWS 2019

SCHROTT MUSS MAN KÖNNEN.
Die BDSV. DER Stahlschrott-Verband.

BDSV

INHALT

VORWORT *4*

GESCHÄFTSSTELLE BDSV UND ISM *5*

PUBLIC AFFAIRS UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Ansprechpartner für Politik, Presse und Öffentlichkeit *6 – 7*

STUDIE SCHROTTBONUS

Studie „Schrottbonus“: BDSV berät konkrete Maßnahmen zur Umsetzung des Schrottbonus *8 – 9*

UMWELT

Neues Kreislaufwirtschaftsgesetz 2020 *10 – 11*
Elektro(-nik)altgeräte: Entwicklungen und aktuelle Gesetzgebung *12 – 13*
Immissionsschutz: Umsetzung von EU Vorgaben und aktuelle Gesetzgebung *14 – 15*
Interessenvertretung auf EU-Ebene *16 – 17*

AUTORÜCKMONTAGE – FAR

Altfahrzeugbranche vor neuen Herausforderungen *18 – 21*

MARKT- UND BETRIEBSWIRTSCHAFT

Marktentwicklung, konjunkturelles Umfeld 2020 *22 – 26*
Branchendaten Stahlrecycling *27 – 29*
Statistiken 2020/2021 *30 – 31*

INHALT

STEUERN

Steuerliche Entwicklungen im Fokus der BDSV *32 – 33*

LEGIERTER STAHLSCHROTT

Entwicklungen im Bereich Legierter Stahlschrott *34 – 35*

DIGITALISIERUNG

Digitalisierung in der Stahlrecycling-branche *36 – 37*

Digitalisierung der Verbandsarbeit *38 – 39*

WEITERBILDUNG

ISM – Institut für Schrott und Metalle *40 – 41*

Weiterbildungsprogramm 2021 *42 – 43*

VORWORT

Thomas Junker, Andreas Schwenter, Stefanie Gottschick-Rieger, Stephan Karle (v. links.)

Vieles hat sich in 2020 verändert – manches aber bleibt. Wir sind stolz darauf, Ihnen heute die neue **Themen und Aufgaben** zu präsentieren!

In unserer 11. Ausgabe möchten wir Ihnen, liebe Leser, die Tätigkeit der BDSV und die Ergebnisse des vergangenen Jahres sowie unsere Ziele und Aktivitäten für 2021 in der bewährten Art und Weise näher bringen.

Diese Broschüre richtet sich dabei an unsere Verbandsmitglieder, aber auch an Parlamentsmitglieder und deren Mitarbeiter sowie an Beschäftigte der öffentlichen Verwaltungen in Bund und Ländern. **Themen und Aufgaben** lebt genauso wie unsere Verbandsarbeit davon, dass sie auf die Bedürfnisse der Mitglieder eingeht. Deshalb bitten wir Sie – liebe Mitglieder – ganz in der Tradition unserer Mitmach-Kultur auch weiterhin um Ihre Mitarbeit. Geben Sie uns Ihre Rückmeldungen dazu, ob Themen fehlen oder Schwerpunkte anders gesetzt werden sollten. Wir bedanken uns schon jetzt sehr herzlich dafür!

Das vergangene Jahr, in dem Deutschland die europäische Ratspräsidentschaft innehatte, haben wir dazu genutzt den Beitrag der Stahlrecyclingbranche zur Erreichung der Klimaschutzziele gegenüber der Politik in Deutschland und in der EU herauszustellen. Einen weiteren Schwerpunkt bildete unsere Arbeit rund um die Bewältigung der Covid-19-Pandemie. Die sonst für uns so wichtigen persönlichen Kontakte durften nicht sein und wir mussten auf digitale Formen der Zusammenarbeit ausweichen. Hierfür war der Verband aufgrund der in vielen Teilen bereits umgesetzten Digitalisierungsstrategie gut aufgestellt, wie die mittlerweile fast 800 registrierten Nutzer unseres Intranets „Schrottplatz“ oder die bis 1.000 zeitgleich eingewählten Besucher der digitalen BDSV Jahrestagung 2020 eindrucksvoll zeigen.

Um unseren politischen Einfluss in 2021 gezielt weiter auszubauen, haben wir die BDSV **Arbeitsgruppe Kommunikation** ins Leben gerufen. Die Schwerpunkte der politischen Arbeit werden in diesem Jahr auf der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung und dem Green Deal der Europäischen Union liegen und auch die anstehenden Bundestagswahlen wollen wir für uns nutzen. Das Institut für Schrott und Metalle hat damit begonnen, ein überarbeitetes Aus- und Weiterbildungsangebot zu etablieren.

Seit dem 1. Januar 2021 ist Daniela Entzian neue BDSV Geschäftsführerin, sie steht damit als ständige Vertreterin unserem Hauptgeschäftsführer zur Seite. Wir wünschen Frau Entzian alles Gute und viel Erfolg in ihrer neuen Position! Wir möchten an dieser Stelle Herrn Ulrich Leuning noch einmal sehr herzlich für seine hervorragende Arbeit für die BDSV in den vergangenen drei Jahrzehnten danken!

Nun wünschen wir Ihnen viel Spaß bei der Lektüre der **Themen und Aufgaben** und freuen uns auf den Austausch mit Ihnen.

Düsseldorf, im Januar 2021

ANDREAS SCHWENTER	STEPHAN KARLE	STEFANIE GOTTSCHICK-RIEGER	THOMAS JUNKER
Präsident	Stellvertretender Präsident	Schatzmeisterin	Hauptgeschäftsführer

WIR FÜR SIE!

GESCHÄFTSSTELLE BDSV

THOMAS JUNKER
Dipl.-Ing. (FH)
Hauptgeschäftsführer
T: +49 211 828953-30
thomas.junker@bdsv.org

DANIELA ENTZIAN
Dipl.-Kauffrau Univ.
Geschäftsführerin
T: +49 211 828953-25
daniela.entzian@bdsv.org

BERND MEYER
Ass. Jur.
Referent Public Affairs und
Öffentlichkeitsarbeit
T: +49 211 828953-33
bernd.meyer@bdsv.org

MARIE WEYER
M. Sc.
Referentin Umwelt und Technik
T: +49 211 828953-21
marie.weyer@bdsv.org

KATHARINA BRÜCKMANN
Teamleiterin
T: +49 211 828953-27
katharina.brueckmann@bdsv.org

NICOLE ADOLPHS
Ass. der Geschäftsführung
T: +49 211 828953-28
nicole.adolphs@bdsv.org

GABRIELE BERGOLTE
Ass. der Geschäftsführung
T: +49 211 828953-22
gabriele.bergolte@bdsv.org

ISM GMBH – INSTITUT FÜR SCHROTT UND METALLE

GESCHÄFTSSTELLE ISM

THOMAS JUNKER
Dipl.-Ing. (FH)
Geschäftsführer
T: +49 211 828953-30
thomas.junker@ism-recycling.de

EVA ALBERTY
Referentin Weiterbildung

T: +49 211 828953-34
eva.alberty@ism-recycling.de

DETLEF COHRS
Dipl.-Ing.
Referent Weiterbildung
T: +49 211 828953-26
detlef.cohrs@ism-recycling.de

ANSPRECHPARTNER FÜR POLITIK, PRESSE UND ÖFFENTLICHKEIT

Public Affairs und **Öffentlichkeitsarbeit** stellen die beiden Kerndienstleistungen der BDSV im Bereich der verbandlichen Interessenvertretung dar. Die Themen, die hier vorangebracht werden, entstammen den Fachgebieten Recht, Markt- und Betriebswirtschaft, Steuern, Umwelt und Technik sowie Automobil-Rückmontage der BDSV. Diese liefern auch den notwendigen Input.

Public Affairs bündelt die Interessen der BDSV Mitglieder und bringt diese in die Entscheidungsprozesse an der Schnittstelle zwischen Politik, Institutionen und Verwaltung ein. Der Aufgabenbereich umfasst dabei sämtliche Sekundärrohstoffwirtschaftszweige, auf allen Wertschöpfungsstufen, sowie die Industrie. Wichtige nationale und europäische Gesetzesvorhaben werden mit dem erforderlichen Fachwissen begleitet und im Interesse der BDSV mitgestaltet. Für die Mitgliedsunternehmen liegt der Vorteil darin, dass ihre Interessen gebündelt vertreten werden und gegenüber den Gesprächspartnern somit deutlich mehr Gewicht entsteht. Begleitend ist es immer wieder erforderlich, dass Mitgliedsunternehmen als Ansprechpartner der Politik vor Ort fungieren. Manche komplexe Anliegen können den politischen Entscheidungsträgern nur so verständlich dargestellt werden. Die BDSV unterstützt sehr gerne bei der Organisation solcher Termine.

Die **Öffentlichkeitsarbeit** der BDSV zielt darauf ab, mit Hilfe der Medien und der sozialen Netzwerke ein positives Bild der BDSV, ihrer Mitgliedsunternehmen und der Stahlrecyclingbranche in der Öffentlichkeit zu erreichen. Die Tätigkeit teilt sich dabei in zwei Hauptbereiche auf: Der erste Bereich zielt darauf ab, ein allgemein positives Image zu entwerfen, der zweite darauf, einzelne Themen, die aktuell von Interesse für die BDSV sind, positiv aufzuladen.

Bei **Public Affairs** und auch bei der **Öffentlichkeitsarbeit** ist die BDSV immer auch auf der Suche nach Partnern, die die gleichen Interessen verfolgen. So gelingt es regelmäßig, noch mehr Gewicht gegenüber der Politik oder der Öffentlichkeit aufzubringen und die Interessen der BDSV Mitglieder somit erfolgreicher zu vertreten.

Ein konkretes Beispiel für unser erfolgreiches Arbeiten im letzten Jahr, stellt das Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) in der aktuellen Fassung dar. Hierin konnten durch viele Einzelgespräche mit Abgeordneten und Behördenvertretern sowie Stellungnahmen des Verbands, Änderungen erreicht werden, die für unsere Branche sehr wichtig sind. So wird beispielsweise die Bedeutung der Produktverantwortung jetzt deutlich hervorgehoben und der vorrangige Einsatz von Rezyklaten bei der Herstellung von Erzeugnissen festgeschrieben. Zukünftig müssen die Behörden und Unternehmen des Bundes bei der Vergabe von Aufträgen Produkten mit Rezyklatanteil und Projekten, in denen solche Produkte eingesetzt werden, den Vorrang geben.

Auch die Studie „Schrottbonus“ war zentraler Gegenstand unserer Aktivitäten – sie war u. a. Thema bei einem Treffen des Außenministers, Heiko Maas mit der deutschen Stahlwirtschaft Anfang letzten Jahres – und wurde dadurch wichtigen Entscheidern auf nationaler und EU-Ebene bekannt gemacht.

Gemeinsam mit weiteren Branchenverbänden – stellvertretend zu nennen sind hier der VDM, der bvse und der BDE – hat die BDSV u. a. die Themen Systemrelevanz des Recyclings, Erweiterung des Recyclingbegriffs um mechanische Verfahren zur Aufbereitung von Stahlschrott und das Thema Recycling- und Entsorgungswirtschaft krisensicher aufstellen, vorangetrieben.

Auf der letztjährigen Klausurtagung des BDSV Präsidiums wurde beschlossen die Aktivitäten von **Public Affairs** weiter auszubauen und zu systematisieren. Dieser Auftrag wurde von der **Arbeitsgruppe Strategie** konkretisiert und mündete in die Gründung der **Arbeitsgruppe Kommunikation** im Dezember 2020.

AUFGABEN IN

2021

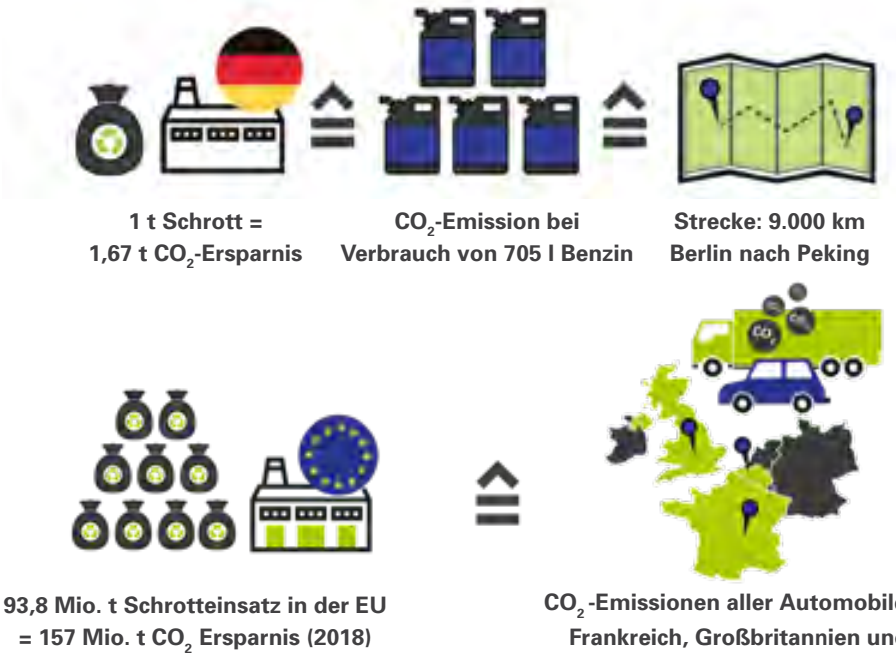
In 2021 werden wir unser Augenmerk stark auf den **Green Deal** der Europäischen Union durch das Klimaschutzpaket und die **Rohstoffstrategie der Bundesregierung** richten. Wir werden ein Resümee über die Ziele und Ergebnisse unserer Bemühungen während der deutschen Ratspräsidentschaft ziehen und die kommenden Bundestagswahlen für das Vorantreiben unserer Interessen nutzen.

Die neugegründete **Arbeitsgruppe Kommunikation** wird bereits im Januar mit ihrer Arbeit beginnen. Nach der Eingrenzung der Themenschwerpunkte auf wenige wesentliche Themen, wird es in der weiteren Arbeit darum gehen, die richtigen Adressatengruppen und die geeigneten Kommunikationskanäle und -medien herauszuarbeiten. Daran anschließend erfolgt die Umsetzung der BDSV Public Affairs- und Öffentlichkeitsarbeitsstrategie.

Quelle: Wikipedia © Stepro

Webseite Studie Schrottbonus

CO_2-EINSPARUNG DES STAHLSCHROTTEINSATZ IM DETAIL UND VERGLEICH



STUDIE „SCHROTTBONUS“: BDSV BERÄT KONKRETE MASSNAHMEN ZUR UMSETZUNG DES SCHROTTBONUS

Mit der im November 2019 vorgestellten **Studie „Schrottbonus: Externe Kosten und fairer Wettbewerb in den globalen Wertschöpfungsketten der Stahlherstellung“** konnte erstmals durch das Fraunhofer Center for Economics IMW wissenschaftlich belegt werden, dass der Einsatz von Stahl- und Edelstahlschrott in der Stahlherstellung Klima- und Umweltkosten in Milliardenhöhe einspart.

Dem Studienergebnis entsprechend **senkt der Einsatz von Stahlschrott in Europa die Kosten des Klimawandels um bis zu 20 Milliarden EUR.** Um diese Einsparungen berechnen zu können, wurde in der Studie der Indikator „Schrottbonus“ eingeführt. Dieser gibt die Klima- und Umweltkosten an, die durch den Einsatz einer Tonne Schrott in der Stahlherstellung vermieden werden.

Auf der **europäischen Ebene** wurde die Studie in zahlreichen Vorträgen dem Fachpublikum vorgestellt und mithilfe unseres europäischen Dachverbandes EuRIC auch der Europäischen Kommission vorgestellt. Parallel wurde das erfolgreiche deutsche Erklärvideo zum Schrottbonus auch in einer englischsprachigen Version veröffentlicht (siehe QR-Code links oben).

AUFGABEN IN
2021

Die Vorteile und Forderungen im Zusammenhang mit dem Schrottbonus sollen in Zukunft noch besser vermarktet werden. Dabei ist geplant, dass BDSV Mitglieder, die als sehr gute Multiplikatoren identifiziert wurden, zukünftig enger in diesen Prozess mit eingebunden werden. Hierfür soll ein Leitfaden bzw. ein Politikerbriefing erstellt werden, welches BDSV Mitglieder vor Ort im Gespräch mit Politik und Verwaltung als Vorlage und Information verwenden können. Voraussetzung für diesen Leitfaden ist jedoch, dass sich die BDSV auf ein oder mehrere konkrete Instrumente einigt, die weiterverfolgt und analysiert werden sollen. Ziel ist es, Verständnis dafür zu schaffen, wie eine mögliche Beteiligung am Emissionshandel oder ein vergleichbarer Nutzen ausgestaltet sein kann und wie sich insbesondere die BDSV daran beteiligen könnte.

Zu diesem Zweck wird der im Dezember 2020 gegründete **BDSV Arbeitskreis „Emissionshandel“**, unter Mitwirkung von Dr. Frank Pothen, Fraunhofer IMW und Autor der Studie, sowie ggf. anderen qualifizierten Wissenschaftlern/Beratern im Jahr 2021 Positionen oder weitere konkrete Instrumente, inklusive deren wissenschaftlicher Absicherung mit Pros und Contras, ausarbeiten. Dabei sollen einfache Forderungen innerhalb der Konzepte des Emissionshandels, auch unter Prüfung und Betrachtung des Carbon Border Tax Adjustments, aufgestellt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Mitte 2021 der Entwurf der EU-Kommission zum Green Deal und Carbon Border Tax Adjustment erwartet wird. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe sollen auf der BDSV Jahrestagung 2021 vorgestellt werden.

Auf nationaler Ebene hat BDSV Hauptgeschäftsführer Thomas Junker in einem **Gesprächskreis des Bundesaußenministers Heiko Maas mit Unternehmen und Verbänden der Stahlindustrie** zum Thema Rohstoffversorgung der deutschen und europäischen Industrie deutlich gemacht, dass neben den kostenintensiven Technologiesprüngen der Stahlbranche zur Dekarbonisierung, vor allem der verstärkte Einsatz des zum Sekundärrohstoff aufbereiteten Stahlschrotts eine technisch ausgereifte und mit vergleichsweise geringen Investitionen umsetzbare Maßnahme darstellen kann.

Politik und Verbände haben verschiedene Statements zum Schrottbonus in ihren Strategien und Aktionsplänen aufgenommen: So formuliert beispielsweise das Bundeswirtschaftsministerium in der Publikation „Handlungskonzept Stahl“, dass es grundsätzlich möglich sei, Anreize auf der Nachfrageseite für CO_2-frei produzierte Grundstoffe zu schaffen, in dem der Einsatz von Stahlschrott bei der Werkstoffherstellung honoriert wird. Nicht zuletzt ist die Circular Economy integraler Bestandteil des Green Deals der EU. Darüber hinaus wurde die Studie Schrottbonus in zahlreichen BDSV Pressemitteilungen aufgegriffen und in diversen Fachpublikationen veröffentlicht.

Vor dem Hintergrund, dass die Ziele und Forderungen der BDSV, die sich aus der Studie ableiten lassen, noch konkreter gefasst werden müssen, hat sich ein Workshop auf der BDSV Klausurtagung des Präsidiums im Herbst 2020 nochmals intensiv mit der Studie beschäftigt und den weiteren Weg zur Operationalisierung der Studienergebnisse in **konkrete und wissenschaftlich abgesicherte Forderungen** aus der Studie „Schrottbonus“ definiert. Aufgrund der erheblichen, eingesparten Klima- und Umweltkosten, die durch die Verwendung von Stahlschrott bei der Stahlherstellung ermöglicht werden, soll die Stahlrecyclingbranche nicht nur das Gefühl haben „Gutes zu tun“. Es ist mehr als legitim, auch direkte und monetäre Vorteile aus den CO_2-Ersparnissen zu erzielen.

Dabei wurde seitens der Workshop-Teilnehmer beispielsweise eine **Teilnahme der Stahlrecyclingbranche am Emissionshandel der EU** als eine mögliche Option diskutiert: Die EU könnte zunächst festlegen, dass die Stahlrecyclingbranche in die Struktur aufgenommen wird. Dann werden Zertifikate für den Schrotteinsatz ausgegeben, um eine entsprechende Anreizwirkung zum Einsatz der nachhaltigen Schrotte zu setzen. Im Zusammenhang mit dieser Forderung soll auch aufgezeigt werden, was die Stahlrecyclingbranche bisher geleistet hat und welche Steigerungspotenziale beim Schrotteinsatz noch vorhanden sind. Klar ist aber auch, dass die permanenten Anstrengungen der Stahlrecyclingbranche zur Erhöhung der Volumen und weiteren Optimierung der Qualität, auch durch die Kunden bezahlt werden müssen. Dabei kann ein Anreiz sicher helfen und am Ende für alle zu mehr Nachhaltigkeit und Klimaschutz führen.

NEUES KREISLAUFWIRTSCHAFTSGESETZ 2020 – EU-ABFALLRAHMENRICHTLINIE FORDERTE ZAHLREICHE GESETZESÄNDERUNGEN AUCH AUF NATIONALER EBENE

Das EU-Abfallrecht wurde bereits im Jahr 2018 umfänglich modernisiert. Viele Änderungsrichtlinien zu bestehenden EU-Regelwerken traten am 4. Juli 2018 in Kraft. Mit der Umsetzung in nationales Recht hatten die Staaten bis zum 5. Juli 2020 Zeit.

Die wesentlichen Vorgaben der EU-Abfallrahmenrichtlinie sind:

- Konkretisierung der Anforderungen für das Ende der Abfalleigenschaft,
- Anhebung und Neuberechnung der Recyclingquoten für bestimmte Abfallarten und weitere Reduzierung der Deponierung von Abfällen,
- Verschärfung und Ausdehnung von Getrenntsammlungspflichten für Abfälle zur Verwertung/Recycling (insbesondere Bioabfälle und ab 2025 gefährliche Haushaltsabfälle und Textilien),
- Verschärfung der Vermischungsverbote für gefährliche Abfälle,
- detailliertere Vorgaben für die Umsetzung der Produktverantwortung und die diesbezüglichen Rücknahmeregime,
- Verstärkung der Vermeidung von Abfällen (u. a. von Lebensmittelabfällen) und Konkretisierung der von den Mitgliedstaaten zu ergreifenden „Maßnahmen“,
- Ausbau und Spezifizierung der Abfallvermeidungsprogramme und Abfallwirtschaftskonzepte der Mitgliedstaaten,
- Verzahnung des Abfallrechts mit Vorgaben des Chemikalienrechts (Pflichten der Besitzer bei Beendigung der Abfalleigenschaft, Informationspflichten von Lieferanten SVHC-haltiger Erzeugnisse gegenüber der ECHA).

Deutschland ist der Aufgabe u. a. mit einem Gesetz zur „Umsetzung der Abfallrahmenrichtlinie der EU (Umsetzungsgesetz)“ nachgekommen. Das Gesetz trat am 29. Oktober 2020 in Kraft. Für die Recycling-Wirtschaft, die sich an den Beratungen intensiv beteiligt hat, ist die Novelle des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) von besonderer Bedeutung.

Neben den Vorgaben der Richtlinie, die ins deutsche Recht übernommen wurden, sind zusätzliche Maßnahmen ins deutsche Recht aufgenommen worden, um die Zielsetzung der Richtlinie zu erreichen.

Um die Vermeidung von Abfällen zu stärken, wurde das bekannte **System der Produktverantwortung um die Obhutspflicht** erweitert. Die Produktverantwortung (§§ 23 ff KrWG) stellt dabei spezifizierte Anforderungen an die Produzenten. Dazu gehören u. a. Einsatz kritischer Rohstoffe, Schadstoffe, Vorkehrungen gegen Littering, Rezyklateinsatz.

Die Obhutspflicht verlangt darüber hinaus die Erhaltung der Gebrauchstauglichkeit von Erzeugnissen und lässt deren Entsorgung nur als letzte Möglichkeit zu. Weiter sichert die Obhutspflicht eine Transparenzpflicht, die auf Grundlage einer Rechtsverordnung durchgesetzt werden kann. Danach können Berichte über den Umgang mit Warenüberhängen, Retouren oder Maßnahmen zur Gebrauchserhaltung der Produkte gefordert werden. Denkbar ist hier z. B. ein preisgünstiger Abverkauf oder eine Spendenpflicht.

Mit diesen Maßnahmen sind nicht unerhebliche Eingriffe in Produktionsprozesse, Handels- und Logistikabläufe verbunden.

Es bleibt – wie immer – abzuwarten, ob die gesetzten Ziele erreicht werden und praktikabel sind.

Damit das Recycling von Abfällen verbessert wird, soll vor allem die **Getrenntsammlungspflicht von Abfällen** gestärkt werden. Hier erfolgt eine stärkere Differenzierung nach einzelnen Abfallarten. Soweit es sich um Abfälle aus privaten Haushaltungen handelt, werden die Aufgaben an den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger gerichtet. In diesem Bereich sind weitere Steuerungsinstrumente (Entsorgungsplanung der Länder, kommunale Abfallwirtschaftskonzepte und -bilanzen, Abfallberatung) geschaffen worden. In den Begriffsdefinitionen wurde jetzt auch geklärt, was nicht zu den Siedlungsabfällen (§ 3 Abs. 5 a KrWG) gehören soll:

- Abfälle aus Produktion,
- Abfälle aus Landwirtschaft,
- Abfälle aus Forstwirtschaft,
- Abfälle aus Fischerei
- Abfälle aus Abwasseranlagen,
- Bau- und Abbruchabfälle und
- Altfahrzeuge.

Darüber hinaus werden in Deutschland Stellen und Institutionen des Bundes zukünftig dazu verpflichtet, **beim Einkauf explizit Produkte, die rohstoffschonend, abfallarm, reparierbar, schadstoffarm und recyclingfähig sind, zu bevorzugen**, sofern keine unzumutbaren Mehrkosten entstehen. Aus der bloßen „Prüfung“ ist also eine Bevorzugungspflicht geworden (§ 45 KrWG).

ELEKTRO(-NIK)ALTGERÄTE: ENTWICKLUNGEN UND AKTUELLE GESETZGEBUNG

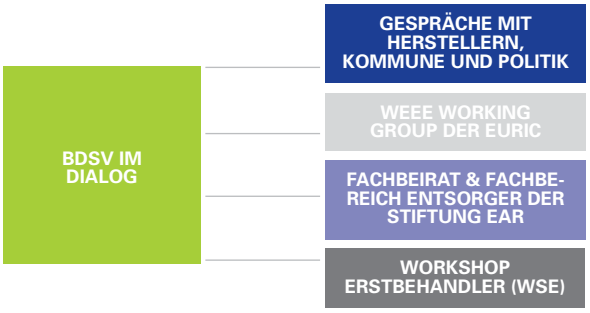
Zur Umsetzung europarechtlicher Vorgaben und zur erforderlichen Fortschreibung bestehender Gesetzgebung im Hinblick auf die Sammlung und Behandlung von Elektro- und Elektronikaltgeräten hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) die **Novelle des Elektro- und Elektronikgerätegesetzes** (ElektroG) im Jahr 2020 weiter vorangetrieben. Zum vorgelegten Referentenentwurf hat die BDSV im Herbst 2020 die Möglichkeit ergriffen, umfassend Stellung zu nehmen. Erfreulicherweise wurden viele Punkte, die im Vorfeld intensiv diskutiert worden sind, mit in den Entwurf aufgenommen. Insbesondere die Einführung eines Rücknahmerechts, welches zertifizierten Erstbehandlungsanlagen zukünftig ermöglichen soll Elektroaltgeräte anzunehmen, begrüßt die BDSV. Allerdings sieht der Entwurf des BMU für sogenannte „Batteriehaltige Geräte“ keine eigene Sammelgruppe vor. Eine solche Gruppe würde den öffentlich-rechtlichen Sammelstellen eine vereinfachte Kontrollmöglichkeit bieten, da sie Fehlwürfe schneller erkennen könnten.

Neben dem Gesetzentwurf zur Änderung des ElektroG wurde ein **Entwurf für eine Elektro- und Elektronik-Altgeräte-Behandlungsverordnung** erstellt. Dieser soll das ElektroG als untergesetzliches Regelwerk ergänzen, konkretisiert u. a. die bestehenden Anforderungen an die Schadstoffentfrachtung und legt weitergehenden Anforderungen zur Stärkung des Recyclings fest. Auch zu diesem Entwurf hat die BDSV im Zuge der Stellungnahme Position bezogen.

Im Zuge der Arbeiten am ElektroG erfolgte eine äußerst produktive **Zusammenarbeit der BDSV mit den Recyclingverbänden** BDE, bvse und VDM, aus der gemeinsame Stellungnahmen und erfolgreiche Diskussionsrunden resultierten. Gegenüber den Herstellern und den politischen Entscheidungsträgern gelang es nahezu in allen Fällen mit einheitlicher Stimme zu sprechen. Vereinzelt wurde auch ein Schulterschluss mit den Herstellern erzielt.

Im Jahr 2019 hat die BDSV sowie die gesamte Entsorgungsbranche mehrfach auf die verheerenden **Brände durch Batterien** in Elektroaltgeräten und die teilweise fehlerhafte Erfassung aufmerksam gemacht. Hieraus entstand ein Dialog zwischen allen Stakeholdern, um diesem Problem zu begegnen. Im Jahr 2020 wurden die Gespräche fortgeführt; organisiert durch die *stiftung elektroaltgeräte register* (stiftung ear). Durch die folgende Gründung des Fachbereichs Entsorger innerhalb der stiftung ear zeigte sich die Bedeutung der fachgerechten Entsorgung und des Recyclings. In diesem Zusammenhang wurde die BDSV in den Fachbeirat der stiftung ear berufen. Diese Entwicklungen sieht die BDSV als Erfolg auf dem Weg zum fachgerechten Elektroaltgeräterecycling ohne Batteriebrände. Auch der erstellte Leitfaden zur separaten Erfassung von batteriebetriebenen Elektro(nik)-Altgeräten wurde gut angenommen und zahlreich von Kommunen und Gebietskörperschaften nachgefragt.

Im Zuges dieser Entwicklungen steht die **BDSV im Dialog mit allen Akteuren der Wertschöpfungskette**. Auch im *Workshop Erstbehandler WSE* (freier Zusammenschluss von engagierten Praktikern der Branche) ist die BDSV an Bord und fungiert als Sprachrohr zur Politik. So fanden ebenfalls Gespräche mit dem BMU und dem Umweltbundesamt (UBA) statt. Hier konnten Herausforderungen des täglichen Betriebs und auch Chancen für Verbesserungen aufgezeigt werden. Diese flossen in die Entwürfe des ElektroG und der Behandlungsverordnung mit ein.



Der **europäische Recycling Dachverband EuRIC** verfolgt die Interessen der Branche und die Entwicklung der Fachthemen auf EU-Ebene. Das Gremium zu Elektroaltgeräten, die sogenannte WEEE Working Group, dient als Plattform, Netzwerk und Arbeitsgruppe zugleich, der auch die BDSV angehört. Im Jahr 2020 befasste sich diese Gruppe u. a. mit den Themen Eco-Design, Behandlungsstandards, Erfassungsquoten und deren Berechnung, Kunststoffen aus Elektroaltgeräten sowie dem Circular Economy Action Plan mit Blick auf Elektroaltgeräte. Auch hier wurden die Arbeiten zu Batteriebränden fokussiert. Auf Grundlage einer Datenerhebung erfolgte im ersten Teil eine Charakterisierung der Brände. In einem zweiten Teil trug EuRIC gemeinsam mit weiteren EU-Stakeholdern Best-Practice Ansätze zusammen.

AUFGABEN IN
2021

Die **Entwicklungen des parlamentarischen Verfahrens** der Entwürfe zur Novelle des ElektroG und zur Behandlungsverordnung werden weiter verfolgt, nachdem das Kabinett den Entwurf des Ersten Gesetzes zur Änderung des ElektroG am 16. Dezember 2020 beschlossen hat. Geplant ist ein Inkrafttreten des ElektroG am 1. Januar 2022.

Neben den rechtlichen Entwicklungen wird die BDSV weiterhin zu einzelnen Punkten wie der Optimierung der Behälter bei der Erfassung von Elektroaltgeräten, im Speziellen von Bildschirmgeräten der Sammelgruppe 2, mit den Stakeholdern diskutieren. Hier gilt es **gemeinsame Lösungen** zu finden und stets die Aspekte aus der Praxis der Mitglieder mit einzubringen.

Ebenfalls wird an der **verbändeübergreifenden Arbeit** angeknüpft. Gemeinsam mit den anderen Branchenverbänden sprachen wir zuletzt mit geeinter Stimme. Ziel ist es, diese gute Arbeit weiterzuführen und zu intensivieren, um gemeinsam noch mehr für die Branche zu erreichen.

Die BDSV prüfte zudem die Möglichkeit einer übergeordnete **Versicherungslösung bei Brandschäden** für die Mitglieder. Da der Versicherungsmarkt immer angespannter wird, eruiert die BDSV die Entwicklung einer Rahmenlösung (vergleichbar dem Kölner/Düsseldorfer Abkommen). Gespräche mit einem unserer Versicherungsmakler (Marsh) haben bereits stattgefunden. Eine Herausforderung liegt u. a. darin, dass ein Haftpflichtmodell auf die Sparte Sachversicherungen angewendet werden müsste. Bei dieser Mammutaufgabe werden wir die Kollegenverbände in die Erörterungen einbeziehen.

Elementare Aufgabe der BDSV ist selbstverständlich gemeinsam mit den europäischen Dachverband EuRIC das Thema Elektroaltgeräte weiter zu verfolgen, die Branche zu vertreten, auf Missstände hinzuweisen und wenn immer möglich Stellung zu beziehen. Hierbei unterstützt die BDSV die EuRIC durch Fachwissen der Mitglieder und Erfahrung aus der Praxis. Ein **Austausch zwischen der nationalen und europäischen Ebene** sowie zwischen den einzelnen Mitgliedsstaaten ist unerlässlich und fördert den Austausch von Wissen und Best-Practice-Lösungen.

IMMISSIONSSCHUTZ: UMSETZUNG VON EU VORGABEN UND NATIONALE IMPLEMENTIERUNG

Der Immissionsschutz besitzt in der Recyclingbranche eine besondere Bedeutung. Es gilt durch wirksame und verhältnismäßige Maßnahmen eine Minderung der Emissionen und somit den Schutz von Mensch, Umwelt und Natur am Ort der Einwirkung herbeizuführen. Die EU hat im Jahr 2018 mit dem Referenzdokument zur Besten verfügbaren Technik (BVT) für die Abfallbehandlung (BREF Waste Treatment) und die damit verbundenen BVT-Schlussfolgerungen einen Maßstab gesetzt. Die Umsetzung in nationales Recht begann im Jahr 2019.

ENTWÜRFE DER TA LUFT UND DER ABFALLBEHANDLUNGS-VERWALTUNGSVORSCHRIFT

Der Referentenentwurf einer Neufassung der Ersten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft – TA Luft) setzt einige EU-Vorgaben bereits um. Im Verfahren der öffentlichen Anhörung hat die BDSV Stellung genommen.

Nach längeren Ressortabstimmungen zwischen dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU), dem Bundesministerium für Wirtschaft (BMWi) und dem Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) zur Neufassung der **TA Luft** erfolgte schließlich der **Beschluss im Bundeskabinett** am 16. Dezember 2020.

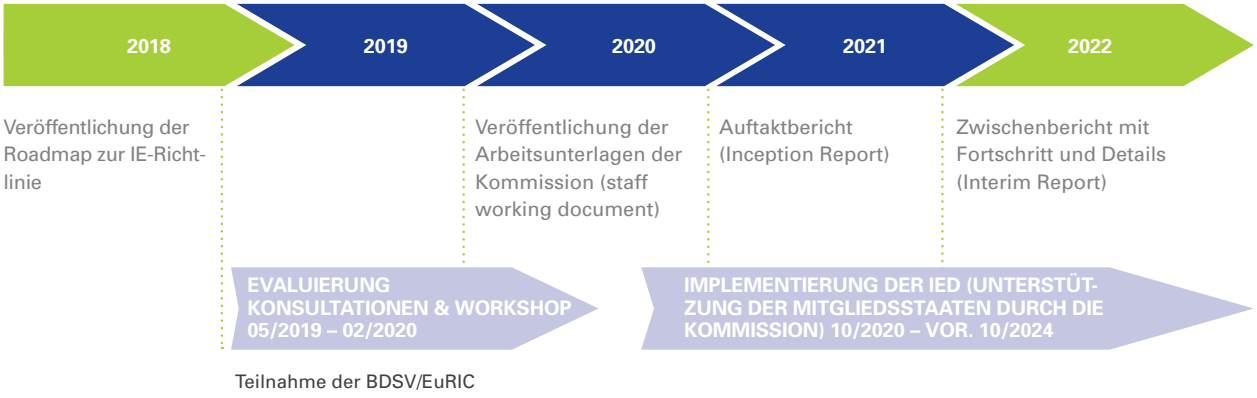
Neben den Arbeiten an der TA Luft wurde im Jahr 2019 gemeinsam mit anderen Branchenvertretern an einem Eckpunktepapier des Umweltbundesamts gearbeitet. In Folge wurden die auf EU-Ebene festgelegten Vorgaben in eine Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Abfallbehandlung – kurz **Abfallbehandlungs-VwV** – gegossen. Der entsprechende Referentenentwurf ging der BDSV Anfang des Jahres 2020 zu und wurde umfassend in einer Stellungnahme kommentiert. Das BMU bearbeitete die eingegangenen Rückmeldungen im weiteren Verlauf des Jahres.

UMSETZUNG DER BVT-SCHLUSSFOLGERUNGEN IN DIE ABWASSERVERORDNUNG

Zur vollständigen Umsetzung der BVT-Schlussfolgerungen erfolgt auch die Anpassung der Anhänge 23 und 27 der Abwasserverordnung. Hierbei geht es um die Implementierung von EU-Vorgaben zu Einleitbedingungen und ggf. einer zusätzlichen Festlegung von Grenzwerten.

Im Jahr 2020 wurde die Thematik aufgrund der Corona-Pandemie in Online-Veranstaltungen mit dem Umweltbundesamt, den zuständigen Ministerien sowie anderen Stakeholdern diskutiert. Die BDSV hat sich aktiv in die Erörterungen eingebracht und die Situation der Betriebe dargelegt. Bislang sind Schrottplätze durch die Abwasserverordnung nicht erfasst, somit liegen keine Erfahrungswerte zu den diskutierten Parametern vor. Zentral ist bei der Umsetzung der Gewässerschutz und in Folge die Festlegung von Grenzwerten für die **direkte und indirekte Einleitung** in ein Gewässer oder einen Vorfluter.

IED: AKTUALISIERUNG DER EU-VORSCHRIFTEN



AKTUALISIERUNG DER RICHTLINIE ÜBER INDUSTRIEEMISSIONEN

Gestartet im Jahr 2018, nimmt die Aktualisierung und Evaluierung der europäischen IE-Richtlinie nun Fahrt auf. Nach den **Konsultationen und Workshops**, an denen die BDSV gemeinsam mit EuRIC teilgenommen hat, folgte im Jahr 2020 die Veröffentlichung der Arbeitsunterlagen (die sogenannten staff working documents) und die Zusammenfassung der europäischen Kommission. Hieraus ging klar hervor, dass die Maßnahmen im Immissionsschutz bereits Früchte getragen haben, aber noch weitere Aufgaben und Herausforderungen anstehen. Die Grafik veranschaulicht den zeitlichen Verlauf der Aktualisierung der EU-Vorschriften.

AUFGABEN IN 2021

Der beschlossene Entwurf der TA Luft liegt nun vor und sorgt für Planungssicherheit für die Unternehmen. Wie sich der Vollzug und das Verfahren mit noch laufenden Genehmigungsverfahren gestaltet, bleibt nun abzuwarten. Hier wird der Verband seine Mitglieder unterstützen. Außerdem wird die BDSV zur Stelle sein, sobald der abgestimmte Entwurf zur Abfallbehandlungs-VwV vorliegt und diesen, ebenso wie das finale Dokument der TA Luft, mit Experten der Branche diskutieren.

Der Referentenentwurf zu den Anhängen 23 und 27 der **Abwasserverordnung** steht noch aus, wird aber im ersten Quartal 2021 erwartet. Das BMU arbeitet an einer Kabinettsvorlage. Sobald das offizielle Anhörungsverfahren angestoßen ist, wird die BDSV sich wieder einbringen. Im **Verlauf des parlamentarischen Verfahrens** ist eine Befassung des Bundes-rats für den Sommer 2021 geplant.

Auch im Jahr 2021 wird uns die **Akualisierung der EU-Vorschriften zu Industrieemissi-onen** weiter begleiten. Ein Auftaktbericht der Europäischen Kommission wird Anfang des Jahres erwartet. Außerdem wird es, wie bereits im Jahr 2019, **Konsultationen und Stakeholder Workshops** geben und voraussichtlich einen ersten Vorschlag der Europäi-schen Kommission zu einem geänderten Gesetzestext. Die BDSV wird die Entwicklungen gemeinsam mit den Experten der EuRIC verfolgen und sich aktiv an den Verfahren be-teiligen. Ein weiterer Zwischenbericht der EU-Kommission ist im Jahr 2022 vorgesehen.

INTERESSENVERTRETUNG AUF EU-EBENE

Mit Beginn der deutschen Ratspräsidentschaft der Europäischen Union vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2020 wurde ein **nachhaltiges Europa** als eins von fünf Zielen festgelegt. So will Deutschland die wirtschaftlichen sowie gesellschaftlichen Folgen der COVID-19-Pandemie nachhaltig und inklusiv bewältigen und dabei den Übergang zu einer nachhaltigen Wirtschaft mitgestalten. Aus Sicht der BDSV ist das Stahlrecycling ein wichtiger Baustein in diesem angestoßenen Transformationsprozess. Die Relevanz des Sekundärrohstoffes Stahlschrott mit dem Potenzial der CO_2-Reduktion bei dessen Einsatz gilt es sowohl auf nationaler Ebene als auch auf EU-Ebene immer wieder hervorzuheben.

Parallel zur deutschen Ratspräsidentschaft setzt die Europäische Kommission mit dem **European Green Deal** und dem Anfang des Jahres 2020 vorgestellten **Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft** (Circular Economy Action Plan CEAP) ein deutliches Zeichen.

ABFALLVERBRINGUNG

Zur Umsetzung der gesteckten Ziele, die im Green Deal und im CEAP gesteckt worden sind, führte die Kommission im Jahr 2020 eine **Folgenabschätzung zur Abfallverbringungsverordnung** (VVA) durch. Ihr Ziel ist es, die Notwendigkeit weiterer EU-Maßnahmen in Bezug auf die VVA zu beurteilen, politische Optionen zu evaluieren und die potenziellen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen dieser politischen Optionen abzuschätzen.

Die BDSV hat sich im Zuge des Prozesses sowohl an der öffentlichen Konsultation als auch an den Experten-Konsultationen beteiligt. Besonders hervorgehoben wurde die Notwendigkeit des freien Handels von Sekundärrohstoffen. Da Stahlschrotte im direkten Wettbewerb mit Primärrohstoffen stehen, sind hier genauso freie Märkte für Sekundärrohstoffe wie für Primärrohstoffe notwendig. Auch im CEAP wird beispielsweise der Umgang mit Abfallexporten aus der EU konkret adressiert.

Neben den Arbeiten an der EU-Abfallverbringungsverordnung erfolgten Diskussionen auf internationaler Ebene. Bei den Verhandlungen zum **Basler Übereinkommen** wurde über die Anpassung der Recycling- und Deponierungsverfahren (R- und D-Verfahren) des Anhangs IV beraten. Im Dezember 2020 übersandte die Europäische Kommission den abgestimmten EU-Vorschlag zur Änderung von Anhang IV an das Sekretariat des Basler Übereinkommens.

Zudem wurde über die Aufnahme neuer Basler-Codes für Kunststoffe beraten. Diese Codes für Kunststoffe wurden mit leichten Änderungen auch in die europäische Abfallverbringungsverordnung übernommen und am 22. Dezember 2020 durch eine Delegierten-Verordnung im EU Amtsblatt verkündet.

Die BDSV hat an der europäischen Position der Recyclingbranche mitgewirkt. Zentral im Hinblick auf die Verwertungsverfahren ist für die BDSV, dass die mechanische Behandlung von Abfällen weiterhin als Recycling anerkannt wird. Dies wurde in den EU-Vorschlag aufgenommen.

Besonders in diesem Jahr wird deutlich: Die Anzahl an Themen im Umweltbereich nimmt stetig zu. Die BDSV sieht in den Entwicklungen vor allem Chancen aber auch Herausforderungen für die Kreislaufwirtschaft und das Stahlrecycling.

Auf europäischer Ebene ist die BDSV Mitglied im **Europäischen Verband der Recyclingindustrie** (European Recycling Industries' Confederation – EuRIC). Gemeinsam mit den EuRIC-Mitgliedern aus anderen EU-Staaten sowie den Kolleginnen und Kollegen der EuRIC arbeitet die BDSV an wirtschaftlich vertretbaren europäischen Lösungen für die Recyclingindustrie. Die Fachthemen werden in zahlreichen Gremien diskutiert. So wird z. B. die Thematik der Abfallverbringung in der Task Force Waste Shipment Regulation (TF WSR) erörtert und eine gemeinsame Position entwickelt. Die Grafik veranschaulicht den Aufbau der EuRIC mit allen Branchen und Gremien:

AUFGABEN IN 2021

Auch im Jahr 2021 gilt für die BDSV die Leitlinie, sich auf europäischer Ebene aktiv in die Diskussion einzubringen und den europäischen Dachverband EuRIC intensiv zu unterstützen.

Neben den zentralen Themen wie der Fortsetzung der Arbeiten zur Abfallverbringung, der Evaluierung der IE-Richtlinie (siehe Seiten 14 – 15) sowie der **EU-Altfahrzeugrichtlinie** (siehe Seiten 18 – 19), die weiterhin aktuell sind, werden wir u. a. die folgenden Themen und Ziele der Stahlrecyclingindustrie gemeinsam mit der EuRIC im Jahr 2021 weiter verfolgen:

- **Metals Strategy**
  Die in 2020 formulierte Strategie für Metalle als Sekundärrohstoff wird weiter verfolgt. Sie hebt die Bedeutung des Metallrecyclings auf dem Weg zur Klimaneutralität hervor.
- **Plattform für Sustainable Finance**
  Die Plattform beschäftigt sich mit der Taxonomie. Ein Klassifizierungssystem soll ein einheitliches Verständnis der Nachhaltigkeit wirtschaftlicher Tätigkeiten in der EU schaffen.
- **European Innovation on Raw Materials/Dialog mit der Stahlindustrie**
  Schrott kann Primärrohstoffe ersetzen und damit zur nachhaltigen Produktion beitragen. Hier wird der Dialog zu Rohstoffen intensiviert.
- **Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft (CEAP) inkl. der Industriestrategie**
  Die Ziele und Maßnahmen des Green Deals und des CEAP werden weiter begleitet.
- **SCIP Datenbank der ECHA**
  Die Hersteller müssen ab 2021 Produktdaten zur Verfügung stellen. Mit diesen Daten soll u. a. ein verbessertes Recycling gelingen. Unklar ist bislang, wie diese Daten genau zur Verfügung gestellt werden. Hierzu ist die BDSV bereits auf deutscher Ebene im Dialog mit den Herstellern.
- **Sustainable Product Initiative/Design-for-Recycling/Design-for-Sustainability**
  Bei vielen Abfällen kann eine Gestaltung der Produkte inklusive der verwendeten Materialen das Recycling stark beeinflussen. Ein ganzheitlicher Ansatz im Produktdesign, der die Verwertung mitbetrachtet ist wichtig.
- **Stoffeinstufungen nach CLP und REACH**
  Viele nach Stoffrecht eingestufte Substanzen können auch das Abfallrecht und das Recycling touchieren: Wie z. B. bei den Einstufungen von Blei und zuletzt von Kobalt.
- **Versicherungslösung für Abfälle zur Notifizierung**
  Unternehmen müssen bei der Abfallverbringung teilweise hohe Sicherheitsleistungen hinterlegen. Hier werden Überlegungen zur Verbesserung dieses Systems angestellt.
- **Aufbau einer Plattform zu Diebstahlmeldungen von Metallen**
  Die BDSV informiert ihre Mitglieder über Diebstähle. Eine europäische Lösung soll dies auch über die Grenzen hinweg ermöglichen.

ALTFAHRZEUGBRANCHE VOR NEUEN HERAUSFORDERUNGEN

ALTE PROBLEME BLEIBEN

Die anerkannten Demontagebetriebe müssen sich seit vielen Jahren **immer neuen Umweltanforderungen** stellen und stehen gleichzeitig in einem erheblichen nationalen und internationalen Wettbewerb. An den von der FAR immer wieder beklagten Wettbewerbsverzerrungen hat sich wenig geändert.

Während die zertifizierten Verwerter regelmäßigen Kontrollen der Umweltbehörden unterliegen, ggf. sich Audits der Hersteller zu unterziehen haben und einmal im Jahr durch einen neutralen Sachverständigen nach Altfahrzeugverordnung überprüft werden, gibt es – bis auf die Gewerbeanmeldung – im Import-/Exporthandel, Fahrzeug An- und Verkauf **keinerlei Kontrollen**.

Erfreulicherweise wird mittlerweile von Einzelfällen berichtet, in denen auch in solchen „Handels-Betrieben" eine **Umweltkontrolle** stattgefunden hat. In der Masse der Fälle kommt es allerdings nicht dazu. Die Umweltbehörden beschränken sich auf die Kontrolle der offiziell gelisteten Betriebe. Reine Handelsgewerbe gehören nicht dazu, obwohl dort nach Beobachtungen der FAR Mitglieder vielfach ebenfalls Verwertungstätigkeiten durchgeführt werden. Die Grauzone wird auch dadurch verschärft, dass es seit Geltung der Altfahrzeugverordnung keine rechtssichere und praktikable Abgrenzung zwischen Altfahrzeugen und Gebrauchtwagen gibt. In Österreich ist mittlerweile der Gesetzgeber tätig geworden und hat einschränkende Regeln für den Gebrauchtwagenexport aufgestellt. Allerdings erscheinen auch diese nicht ohne Weiteres vollzugstauglich. Vieles bei einer Fahrzeugbewertung unterliegt den subjektiven Eindrücken und Vorstellungen der beteiligten Geschäftspartner.

VERWERTUNGSNACHWEIS

Leider wurde auch das vom Gesetzgeber vorgesehene **Kontrollverfahren der Altfahrzeugüberlassung mittels Verwertungsnachweis** im Laufe der Jahre immer weiter geschwächt. Weder Bürger noch Zulassungsstellen haben – von Ausnahmen abgesehen – in der gebotenen Form mitgewirkt. Altfahrzeuge lassen sich in der Regel auch ohne den vorgeschriebenen Verwertungsnachweis abmelden – und das sogar kostengünstiger. Der ursprüngliche Nachweis des Verbleibs nach vorübergehender Stilllegung ist aus Datenschutzgründen vor Jahren gestrichen worden.

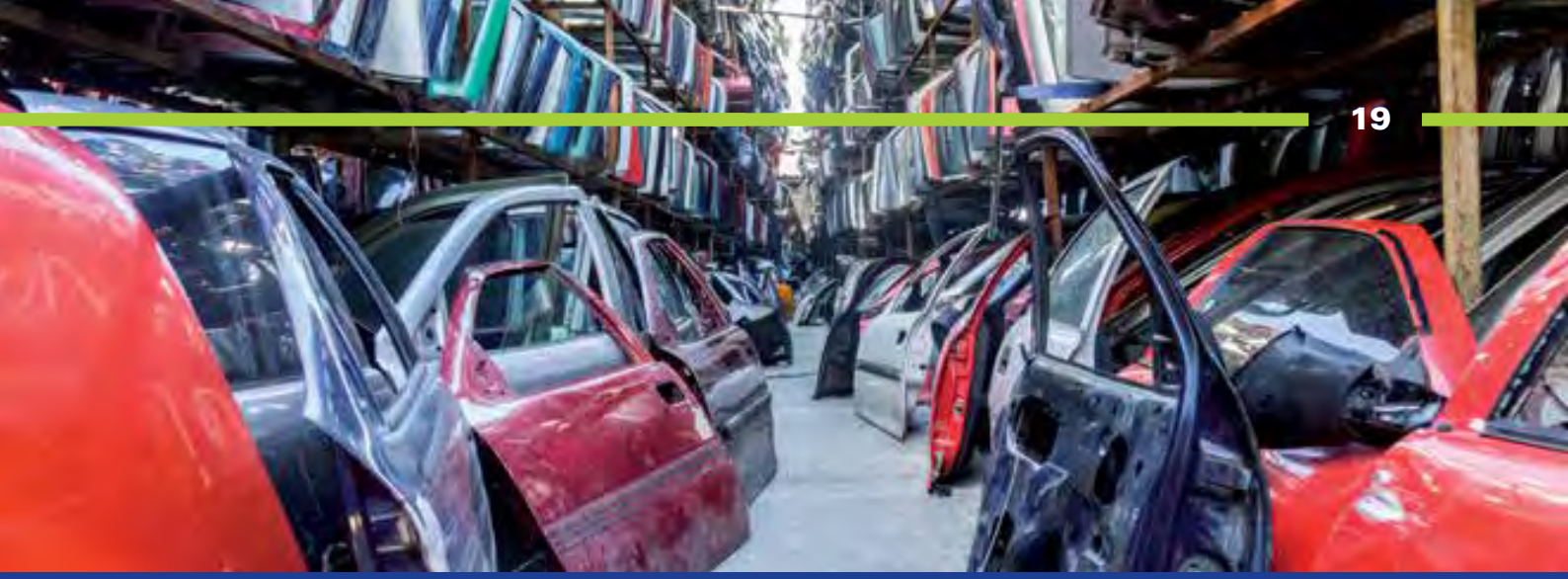
Die FAR hatte vor längerer Zeit angeregt, den **Verwaltungsprozess zu vereinfachen** und die Verwertungsnachweis-Daten direkt von den Demontagebetrieben zum Kraftfahrtbundesamt (KBA) melden zu lassen. Die Zulassungsstellen informieren das KBA ohnehin über die Abmeldung, sodass die Daten zentral zusammengeführt werden könnten. Die beteiligten Ministerien waren dazu mehrfach im Gespräch. Nach Auffassung des Bundesumweltministeriums gehören Fragen des Verwertungsnachweises jedoch in das Verkehrsressort (BMVI), da diese in der Fahrzeugzulassungsverordnung geregelt wurden. Nach Auffassung des Bundesverkehrsministeriums handelt es sich insgesamt um umweltrechtliche Themen mit der Zuständigkeit beim Bundesumweltministerium. Im Herbst 2019 hat es ein weiteres Treffen unter zusätzlicher Beteiligung des Bundeswirtschaftsministeriums gegeben. Eine Einigung konnte auch dabei nicht erzielt werden. Die EDV-technische Schnittstellenbetreuung erwies sich mal wieder als Problem. Bewegung könnte jetzt aber in das Verfahren durch die EU kommen (s. u.). Immerhin hat das UBA (Umweltbundesamt) unsere Vorschläge aufgenommen und in die Diskussionen auf EU-Ebene eingebracht.

HOFFNUNG AUF INTERNETBASIERTE ZULASSUNGSVERFAHREN

Seit dem 1. Oktober 2019 hat sich die Lage im deutschen **KFZ-Zulassungsrecht** grundlegend geändert. Privatpersonen können ab dem Stichtag Fahrzeuge online

Neuzulassen
Ummelden
Wiederzulassen und
außer Betrieb setzen lassen.

Einschränkend muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass aus organisatorischen Gründen diverse Voraussetzungen erfüllt sein müssen.



Das behördliche EDV-Portal kann nur genutzt werden, wenn der Bürger einen elektronischen Identitätsnachweis (e-Personalausweis) erbringen kann. Die Außerbetriebsetzung ist beispielsweise nur bei Fahrzeugen ab Zulassungsdatum 1. Januar 2015 möglich. Erst ab diesem Zeitpunkt verfügen die Fahrzeuge über die erforderlichen Sicherheitsmarken auf Kennzeichen und auf den Fahrzeugpapieren.

Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung eröffnet dem Bürger also neue, moderne Verfahren, von denen auszugehen ist, dass sie sich in den nächsten Jahren durchsetzen werden.

Leider hat sich in der Coronakrise des Jahres 2020 herausgestellt, dass **viele deutsche Behörden von einer EDV-gestützten Verwaltung noch weit entfernt** sind. Das „FAX" gilt häufig noch als das Mittel der Wahl. Während der Phase der Ämterschließungen hätten wir erwartet, dass umgehend die vom Gesetzgeber vorgesehene internetbasierte Technik bei Zulassungsverfahren aktiviert worden wäre. Statt dessen passierte gar nichts. Häufig konnten weder Bürger noch Unternehmen Meldevorgänge im KFZ-Zulassungsbereich durchführen. Dabei dürften auch die eigenständigen Vorstellungen der 16 Bundesländer bei der Software-Auswahl eine erhebliche Rolle gespielt haben. Ein Problem, was sich leider durch die gesamte öffentliche Verwaltung zieht.

Es bleibt aber die Hoffnung, dass die pandemiebedingten Schließungen zur Ertüchtigung der Verwaltung genutzt wurden. Denn es besteht jetzt auch für unsere Unternehmen die Chance, den **Verwertungsnachweis in das automatisierte Kontrollsystem aufzunehmen.** Der oben genannte Weg der direkten Meldung (Demontagebetrieb an KBA) wird somit realistischer, weil er jetzt auch auf Behördenseite EDV-technisch abbildbar wird.

EU EBENFALLS AKTIV

Auch auf EU-Ebene hat man erkannt, dass das Altfahrzeugrecycling in Europa noch Luft nach oben hat. **Viele Fahrzeuge mit unklarem Status (Gebrauchtwagen – Altfahrzeug) werden in Drittstaaten exportiert.** Sorgen bereitet besonders der Anteil an schrottreifen Gebrauchtwagen und Altfahrzeugen. Bundesentwicklungsminister Müller wies im Oktober 2020 daraufhin, dass zum Beispiel „Afrika nicht zum Schrottplatz der EU" werden dürfe. Anlass war eine Studie der Unep (UN-Umweltprogramm), die ermittelt hat, dass die Industriestaaten jährlich viele Millionen an alten Fahrzeugen in Entwicklungsländer exportieren und damit zu erheblichen Umweltbelastungen beitragen. Dieser Export diene weder der Luftreinhaltung noch dem Ressourcenschutz.

Der illegale Export von Altfahrzeugen hat die EU – aber auch das BMU – veranlasst, die **bestehende Rechtslage zu überprüfen und dazu verschiedene Studien in Auftrag zu geben.** Ohnehin sieht das europäische Recht vor, dass Richtlinien in regelmäßigen Abständen auf Nutzen und Praxistauglichkeit zu testen sind. Derzeit laufen diverse Konsultationen, an denen sich neben den Fach-Institutionen auch Bürger beteiligen können. Ein überarbeiteter Gesetzesvorschlag für die EU-Altfahrzeugrichtlinie wird für Ende 2021, Anfang 2022 erwartet.

KOOPERATIONEN ERFORDERLICH

Die umfänglichen Aufgaben der sachgerechten Altfahrzeugentsorgung können aber nicht allein von den anerkannten Demontage- und Schredderbetrieben übernommen werden. Deshalb arbeiten FAR und BDSV seit dem Inkrafttreten der Altfahrzeugverordnung im **Wirtschaftskreis Altfahrzeuge (WKA)** mit. Zu diesem Kreis gehören alle am Fahrzeug beteiligten Industriebereiche – jeweils vertreten durch ihre Verbände und Firmen (u. a. VDA, VDIK, ZDK, Zulieferindustrien der Hersteller, BDSV, FAR, bvse). In regelmäßigen Sitzungen werden aktuelle Themen erörtert.

Derzeit liegen Schwerpunkte von speziellen Arbeitsgruppen in folgenden Bereichen vor:

- Stärkung des Verwertungsnachweises
- Umgang mit Hochvoltsystemen
- Neue Werkstoffe
- Weiterentwicklung des Informationssystems IDIS

Das **Verfahren zur Nachweiskontrolle** (Verwertungsnachweis) wurde bereits besprochen (s. o.). Allerdings sind die Zulassungsverfahren in Europa sehr unterschiedlich. Eine einheitliche Regelung dürfte deshalb schwierig werden.

Ein neues Thema ist der **Umgang mit Hochvoltantriebssystemen.** Für die Akkus gelten besondere Sicherheitsanforderungen. Werkstätten und Demontagebetriebe müssen Flächen bereithalten, um zum Beispiel Unfallfahrzeuge mit solchen Antrieben separat zu lagern. In derartigen Sondersituationen bestehen nicht unerhebliche **Brandgefahren.** Löschvorgänge sind extrem aufwändig. Auch die Arbeitsschutzanforderungen werden steigen. Es dürfen nur noch Mitarbeiter an Hochvoltfahrzeugen eingesetzt werden, die einschlägige Schulungen durchlaufen haben. Unsachgemäßes Hantieren an Akkus bedeutet Lebensgefahr. Die Herausforderungen für die Branche sind derzeit auf Grund der relativ geringen Anzahl an Fahrzeugen noch überschaubar. Ein erster großer Schub dürfte in 10 – 15 Jahren zu erwarten sein. Demontagebetriebe sind aber gut beraten, sich frühzeitig auf die neue Lage einzustellen.

Unklar ist die Einschätzung bezüglich der **Entsorgung von neuen Werkstoffen.** Schredderbetreiber berichten von einem steigenden Anteil von zum Beispiel kohlefaserhaltigen Bauteilen. Diese gelangen häufig in die Schredderleichtfraktion, die für eine thermische Verwertung vorgesehen ist. Auf Grund der chemisch/physikalischen Eigenschaften sind die Fasern aber unerwünscht. Das Material wird von den Verbrennungsanlagenbetreibern verweigert. Eine Entsorgung ist nicht sichergestellt. Die Herkunft der Fasern wird von den Beteiligten unterschiedlich bewertet. Fahrzeughersteller verweisen auf eigene Untersuchungen. Danach würden allein aus Kostengründen im Massengeschäft keine Hochleistungsfasern eingesetzt. Lediglich bei sehr teuren Fahrzeugen gäbe es einschlägige Bauteile. Diese Fahrzeuge würden nicht zu deutschen Demontage- und Schredderbetrieben gelangen. Es werde vermutet, dass Einträge an Fasern aus dem Haushaltsbereich – insbesondere Sportgeräte – stammten. Das Thema wird uns weiter begleiten.

Das **IDIS Informationssystem der Fahrzeughersteller** liefert dem Demontagebetrieb eine sehr umfängliche Basis zu Schadstoffen, Bauteilen und Zerlegehinweisen. Hier sind die Mitarbeiter der Demontagebetriebe gefordert, sich mit dem System einer Datenbank vertraut zu machen, um die Erkenntnisse praktisch nutzen zu können. Auch hier dürften sich entsprechende Schulungen empfehlen.

FINANZIERUNG DER DIENSTLEISTUNG AUF DEM PRÜFSTAND

Den beteiligten Wirtschaftskreisen ist mittlerweile klar geworden, dass die Nutzung der vorhandenen Recycling-Infrastruktur – die maßgeblich zum Ressourcen- und Umweltschutz beiträgt – für die Bürger vorteilhaft sein muss. **Anreizsysteme, wie die Befreiung von der Zahlung von Steuern und Versicherungsbeiträgen,** kommen hier in Betracht. Umgehend bliebe jeder, der den Verbleib seines Fahrzeugs nicht nachweisen kann, zur Weiterzahlung verpflichtet. Die offizielle Zahl der in Deutschland verschrotteten Altfahrzeuge dürfte sich durch solche Maßnahmen deutlich realistischer entwickeln.

Die EU diskutiert in diesem Zusammenhang, ob es **weitere Möglichkeiten (z. B. Pfandsysteme) einer Finanzierung** gibt. Auch eine Herstellerabgabe wie bei den Dualen Systemen im Verpackungsbereich ist denkbar. Allerdings führt jeder Geldtopf zu hohen Verwaltungskosten und auch die Stoffströme müssen zentral gemanaged werden. Der Verwertungsvorgang würde noch teurer.

Zusätzlich steht die Verwerterbranche dann in einem Zielkonflikt. Das bisher freie Marktgeschehen lässt den Unternehmen größtmögliche Freiheit. **Bei stützenden Finanzierungen wird der Geldgeber erheblichen Einfluss auf die Betriebsabläufe und die Kostenstrukturen nehmen.** Der Fondsbetreiber sagt dann, was Trockenlegung und weitere Vorbehandlungskosten dürfen. Die Gestaltung und Unabhängigkeit des eigenen Unternehmens war den Demontagebetrieben immer wichtig. Deshalb hatte man sich auf eine **geteilte Produktverantwortung** verständigt. Mittlerweile hat die EU aber die abfallwirtschaftlichen Rahmenbedingungen modernisiert. „Green Deal und Circular Economy Action Plan“ sind die Stichworte für die europäische Wirtschaft. Mit diesen Vorgaben soll u. a. der Markt für Sekundärrohstoffe durch einen obligatorischen Recyclinganteil angekurbelt werden. Beim Fahrzeugbau sollen Designfragen mit der Altfahrzeugbehandlung verknüpft werden.

Es wird also deutlich, dass z. B. **Anforderungen zum Ressourcenschutz** nur dann erfolgreich umsetzbar sind, wenn andere Wirtschaftsbeteiligte – insbesondere die produzierende Industrie – ihrerseits die Voraussetzungen dafür schaffen. Bei einem Fahrzeug hat z. B. die Materialauswahl und die Fügetechnik entscheidenden Einfluss auf die spätere Demontier- und Verwertbarkeit. Die bisherige Finanzierung der Dienstleistung des Demontagebetriebes (Trockenlegung, sonstige Schadstoff-Entfrachtung, Teile-Ausbau etc.) durch Ersatzteilvermarktung und Schrotterlöse, stößt unter solchen Voraussetzungen zunehmend an ihre Grenzen.

AUFGABEN IN
2021

Um die beschriebenen Entwicklungen aktiv gestalten zu können, haben sich BDSV und FAR entschlossen, weiter an Forschungsprojekten aktiv mitzuwirken. Ein interessantes Projekt wäre „IDEA“ geworden. Dabei ging es um **Demontagekonzepte für die zukünftige** Altfahrzeugverwertung in Europa. Unter Führung des Fraunhofer-Instituts für Lasertechnik ILT sollten Forschungseinrichtungen, Verwerter und Hersteller zusammenarbeiten, um eine (teil-)automatisierte Demontageplattform für Altfahrzeuge zu entwickeln. Es sollten **innovative Produktionsmethoden und Prozesstechnologien** eingesetzt werden, um die Rückgewinnung wertvoller Komponenten zur Wiederverwendung/Wiederaufarbeitung zu verbessern sowie die stoffliche Verwertung als neue Rohstoffquelle zu ermöglichen. Leider hat die Bewerbung die nötige Punktzahl geringfügig verfehlt. Das Thema wird aber weiterverfolgt.

Ein weiteres Aufgabenfeld ist die **Ausweitung der Weiterbildung auch für Mitarbeiter in Demontagebetrieben**. So sollen über unseren neuen Bildungsträger, die ISM GmbH, einschlägige praxisbezogene Schulungen angeboten werden.

MARKTENTWICKLUNG, KONJUNKTURELLES UMFELD 2020

Die 10-jährige Wachstumsphase der deutschen Wirtschaft hat bereits 2019 an Schwung verloren. Im Jahr 2020 haben die Corona-Pandemie und die Maßnahmen zu deren Eindämmung die deutsche Wirtschaft in die mit Abstand tiefste Rezession ihrer Nachkriegsgeschichte gestürzt. Mit dem abrupten und steilen Absturz der wirtschaftlichen Leistung im 2. Quartal 2020 unterscheidet sich die Coronakrise deutlich von der Finanzmarkt-Krise 2008/2009. Die Stahlrecyclingindustrie trifft diese Krise hart, sowohl auf der Angebotsseite als auch auf der Nachfrageseite. Produktionsstopps in der Autoindustrie haben weitreichende Folgen auch für die Zulieferbetriebe. Viele andere Sparten wie der Maschinenbau reagieren ebenfalls und schließen ihre Betriebe. Dies führt zu gravierenden Rückgängen bei Neuschrotten. Abbruch und Demontagearbeiten werden ebenfalls häufig zurückgestellt, sodass in der Folge auch der Zulauf von Altschrotten zurückgeht. Gleichzeitig reagieren Stahlwerke und Gießereien im In- und Ausland mit Produktionskürzungen, die sich negativ auf die Schrottnachfrage auswirken. Wichtige Exportmärkte wie Italien brechen weg. Zu Werksschließungen und Produktionskürzungen kommt es in allen wichtigen Abnehmerländern, sodass die Kreislaufwirtschaft ins Stocken gerät. Mit den schrittweisen Lockerungen der Corona-bedingten Einschränkungen und der Wiederaufnahme der Produktion in der Autoindustrie kommt es zu ersten positiven Signalen. Rückblickend scheint die Talsohle im Mai durchschritten zu sein. Doch die Krise macht die Abhängigkeit von internationalen Lieferketten deutlich, die nur sehr zögerlich wieder in Gang kommen. Die Lage der Stahlrecyclingbranche bleibt weiter angespannt und von Unsicherheiten geprägt. Aufgrund der schwachen Auftragslage der Autoindustrie und des Maschinen- und Anlagenbaus hat sich das Neuschrottaufkommen nahezu halbiert. Das insgesamt knappe Schrottangebot und die in Teilen wieder anziehende Exportnachfrage stützen jedoch die Schrottpreise. Eine langsame Steigerung der Industrieproduktion in den Sommermonaten führt zu einer entsprechend höheren Schrottnachfrage der Stahlwerke. Ende des dritten Quartals 2020 hellt sich die Stimmung auf. Nach den Sommerferien sind alle Werke wieder im Markt. Mehrere Stahlwerke kündigen an, Hochöfen, die aufgrund des Corona-bedingten Rückgangs der Nachfrage stillgelegt worden waren, wieder hochzufahren. Die stufenweise Erholung der Nachfrage in der Automobil-, Elektro- und verarbeitenden Industrie führt zu einer stärkeren Schrottnachfrage. Zum Jahresende sind die Auftragsbücher der Stahlindustrie gut gefüllt. Das Schrottangebot ist knapp und stützt die Preise. Chinas Wirtschaft hat sich früh von den Folgen der Coronakrise erholt. Bei guter Inlandsstahlnachfrage wurde weniger Stahl exportiert. Für türkische Stahlexporteure boten sich daher gute Absatzmöglichkeiten. Dies führte seitens der Türkei zu einer steigenden Schrottnachfrage im Tiefseemarkt. Verbraucher sind zu Redaktionsschluss Mitte Dezember immer noch bereit, höhere Preise für Stahlschrott zu akzeptieren.

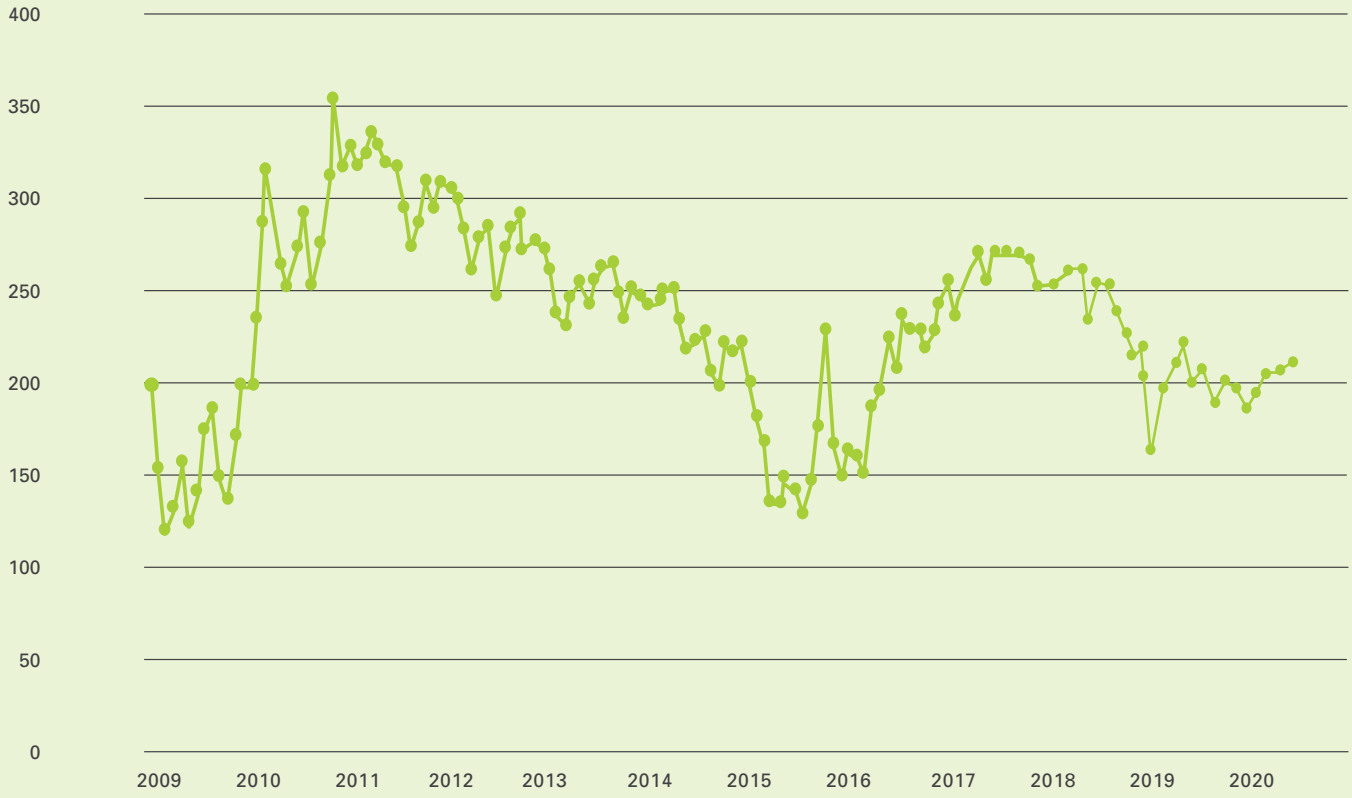
Bei den Gießereien bleiben die Erwartungen 2020 auf sehr niedrigem Niveau. Mit mehr als 10 % Einbußen rechnet der Verband der Gießerei-Industrie im Jahresverlauf.

Der Fachausschuss Markt- und Betriebswirtschaft ist während der Corona-Pandemie zu monatlichen Videokonferenzen übergegangen. Der monatliche Konjunkturüberblick steht Ihnen auch als Videopodcast im BDSV Intranet „Schrottplatz" unter der Rubrik Aktuelles zur Verfügung.

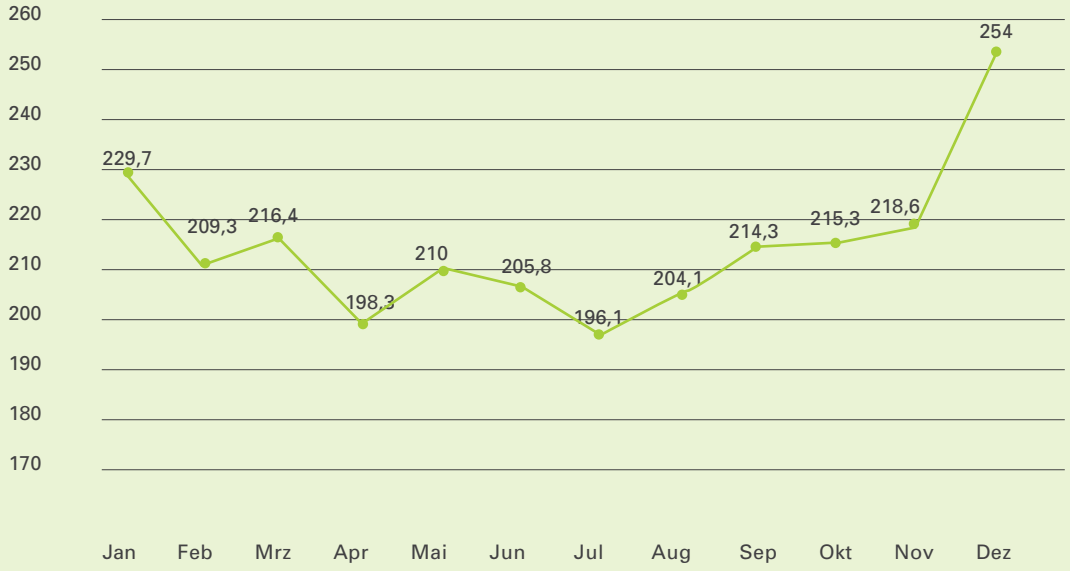
ENTWICKLUNG DES SCHROTTEINSATZES

Die Corona-Pandemie hinterlässt ihre Spuren auch beim Schrotteinsatz. Die im bisherigen Jahresverlauf um rund 14 % geringere Rohstahlerzeugung geht mit einer geringeren Nachfrage nach Stahlschrott einher. Die schrottintensive Elektrostahlproduktion ist bis Oktober um rund 660.000 t zurückgegangen. Bei den Gießereien reduzierte sich der Schrottzukauf vom Handel in den ersten sechs Monaten 2020 um 640.000 t.

PREISENTWICKLUNG DEUTSCHLAND BDSV SORTE 2/8 IN €/T 2009 – 2020



DURCHSCHNITTSPREISENTWICKLUNG BDSV SORTE 2/8 IN €/T 2020

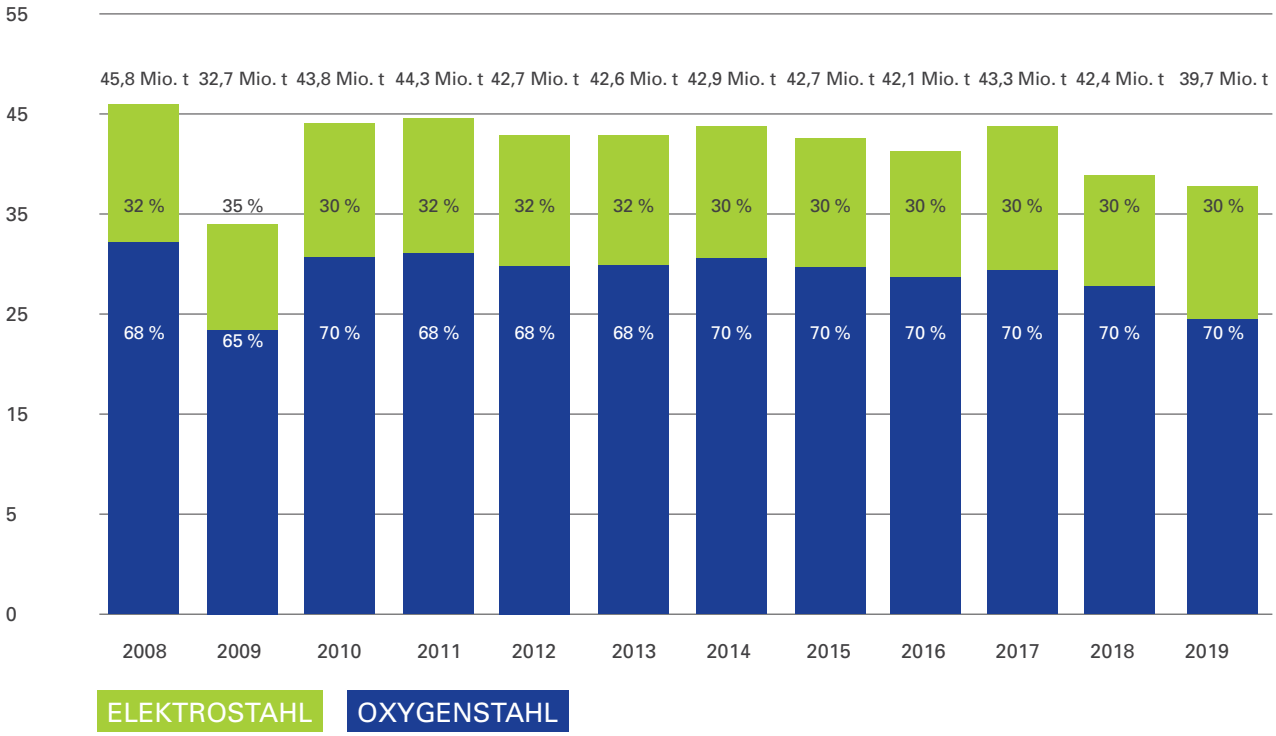


Quelle: BDSV

PREISENTWICKLUNG STAHLSCHROTT IN DEUTSCHLAND

Die BDSV Durchschnittspreise haben sich im Jahr 2020, trotz der durch die Corona-Pandemie verstärkten Volatilität der internationalen Rohstoffmärkte, relativ stabil gehalten. Sie bewegten sich bis November in einem Band zwischen 229,7 €/t im Januar 196,1 €/t im Juli. Der Lockdown während der 1. Pandemiewelle im April führte zu Mengenrückgängen sowohl auf der Angebotsseite als auch auf der Nachfrageseite. Das geringere Schrottangebot wirkte sich stabilisierend auf die Preise aus. Im Herbst belebte sich die Nachfrage der inländischen Stahlwerke nach Stahlschrott bei gleichzeitig guter Exportnachfrage. Im Dezember wurde der höchste Durchschnittspreis 2020 für die Sorte 2/8 von 254 €/t ab Lager erreicht. Ein knappes Schrottangebot bei weiter guter Nachfrage sowohl im Inland als auch im Export stützte den Preistrend.

ROHSTAHLERZEUGUNG IN DEUTSCHLAND NACH VERFAHREN 2008 – 2019



Quelle: WV Stahl, BDSV

ROHSTAHLPRODUKTION IN DEUTSCHLAND BIS OKTOBER 2020

Die Coronakrise hat in der Rohstahlproduktion ihre Spuren hinterlassen. Insgesamt bleibt die Rohstahlerzeugung bis Oktober 2020 um knapp 14 % hinter dem Wert des Vorjahreszeitraums zurück, wobei bereits 2019 erstmals seit der Finanzkrise weniger als 40 Mio. t Stahl erzeugt wurden. Von dem gravierenden Rückgang im 2. Quartal 2020 hat sich die Produktion im 3. Quartal wieder etwas erholt. Im 4. Quartal 2020 sind die Auftragsbücher der Stahlindustrie wieder gut gefüllt. Die Rohstahlerzeugung hat im Oktober 2020 erstmals seit Februar 2020 den Wert des Vorjahresmonats überschritten. Bemerkenswert ist, dass im Jahresverlauf die schrottintensive Elektrostahlproduktion lediglich um 5,8 % zurückgegangen ist, während die Erzeugung in der Primärroute um 17,4 % geringer war als 2019.

WELTROHSTAHLPRODUKTION NACH REGIONEN IM OKTOBER 2020

Die Größe der Kreise ist proportional zu den Produktionsmengen im Oktober 2020

Quelle: worldsteel

Deutschland ist der größte Stahlerzeuger in Europa und liegt auf Platz 7 der größten Rohstahlproduzenten weltweit mit einem Anteil von 2 %. Chinas Anteil liegt bei 57 %.

WELTROHSTAHLPRODUKTION BIS OKTOBER 2020 IN 1.000 T

Region	Okt. 2020	Okt. 2019	Veränd. in %	Jan.-Okt. 2020	Jan.-Okt. 2019	Veränd. in %
Europäische Union (EU 28)	12.610	13.356	-5,6	112.017	134.400	-16,7
davon Deutschland	3.417	3.315	3,1	29.144	33.851	-13,9
Andere europ. Länder	3.462	2.985	16,0	31.459	30.967	1,6
davon Türkei	3.208	2.687	19,4	29.140	27.964	4,2
G.U.S.	8.393	8.015	4,7	82.684	84.252	-1,9
davon Russland	6.050	5.798	4,3	59.327	59.824	-0.8
Nordamerika	8.505	9.788	-13,1	82.879	100.355	-17,4
davon USA	6.143	7.250	-15,3	59.872	73.382	-18,4
Südamerika	3.479	3.466	0,4	30.767	35.136	-12,4
davon Brasilien	2.784	2.690	3,5	25.131	27.450	-8,5
Afrika	1.100	1.166	-5,6	10.173	11.980	-15,1
Mittlerer Osten	3.648	3.124	16,8	33.214	32.954	0,8
Asien	120.116	108.809	10,4	1.122.798	1.107.148	1,4
davon China	92.202	81.781	12,7	873.933	828.752	5,5
davon Indien	9.058	8.981	0,9	79.684	93.038	-14,4
davon Japan	7.200	8.150	-11,7	68.407	83.782	-18,4
davon Südkorea	5.859	5.964	-1,8	55.039	59.628	-7,7
Ozeanien	578	540	7,0	5.052	5.146	-1,8
Welt	**161.890**	**151.248**	**7,0**	**1.511.043**	**1.542.339**	**-2,0**

Quelle: worldsteel, Zahlen 2020 vorläufig

WELTROHSTAHLPRODUKTION BIS OKTOBER 2020

Nach Angaben des Weltstahlverbands ist die globale Rohstahlproduktion im Oktober 2020 um 7 % gegenüber dem Vorjahresmonat auf 161,9 Mio. t gestiegen. Das Wachstum ist insbesondere auf die frühe Erholung der Wirtschaft in China zurückzuführen. In der EU-28, in Nordamerika und in Afrika hat die Rohstahlerzeugung noch nicht wieder das Niveau von vor der Corona-Pandemie erreicht. Im bisherigen Jahresverlauf erreicht die globale Rohstahlerzeugung 1,5 Mrd. t. Dies entspricht einem Rückgang um 2,0 % gegenüber dem Zeitraum Januar – Oktober 2019.

DEUTSCHER AUSSENHANDEL MIT STAHLSCHROTT BIS SEPTEMBER 2020 IN T

STAHLSCHROTTEXPORTE DEUTSCHLAND

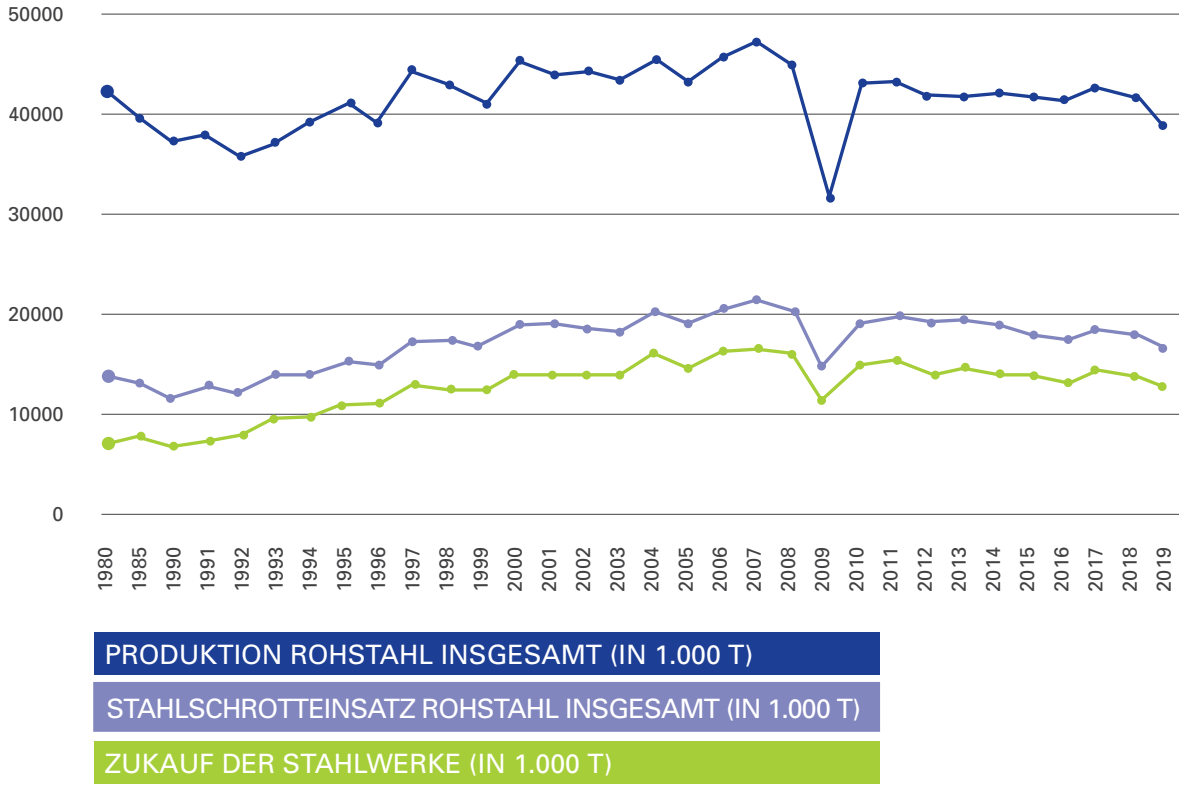
	Jan. – Sep. 2020	Jan. – Sep. 2019	Veränd. in %
EU-Länder (27)	**5.044.514**	**5.429.555**	**-7,1**
davon:			
Niederlande	1.220.003	1.324.697	-7,9
Italien	1.138.370	1.303.450	-12,7
Belgien	850.394	841.765	1,0
Luxemburg	682.031	857.130	-20,4
Frankreich	378.241	431.350	-12,3
Österreich	231.737	244.098	-5,1
Finnland	148.224	67.950	118,1
Portugal	111.289	79.075	40,7
Polen	65.562	73.665	-8,1
Schweden	56.142	21.228	164,5
Spanien	55.444	76.497	-27,5
Slowenien	48.745	73.090	-33,3
Dritte Länder	**845.299**	**1.059.670**	**-20,2**
davon:			
Türkei	436.584	536.533	-18,6
Schweiz	201.139	190.963	5,3
Pakistan	95.488	77.553	23,1
Indien	75.410	170.615	-55,8
Insgesamt in t	**5.889.813**	**6.489.225**	**-9,2**

Quelle: Destatis

In den ersten drei Quartalen 2020 wurden nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamts 5,9 Mio. t Stahlschrott exportiert. Dies entspricht einem Rückgang von knapp 600.000 t gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Besonders stark betroffen waren Lieferungen nach Italien, Luxemburg und in die Türkei. Vor allem in den ersten Monaten der Corona-Pandemie waren die Exporte eingebrochen. Im weiteren Jahresverlauf hat sich der Exportmarkt wieder stabilisiert. Im August und September wurden die Vorjahresmengen sogar überschritten.

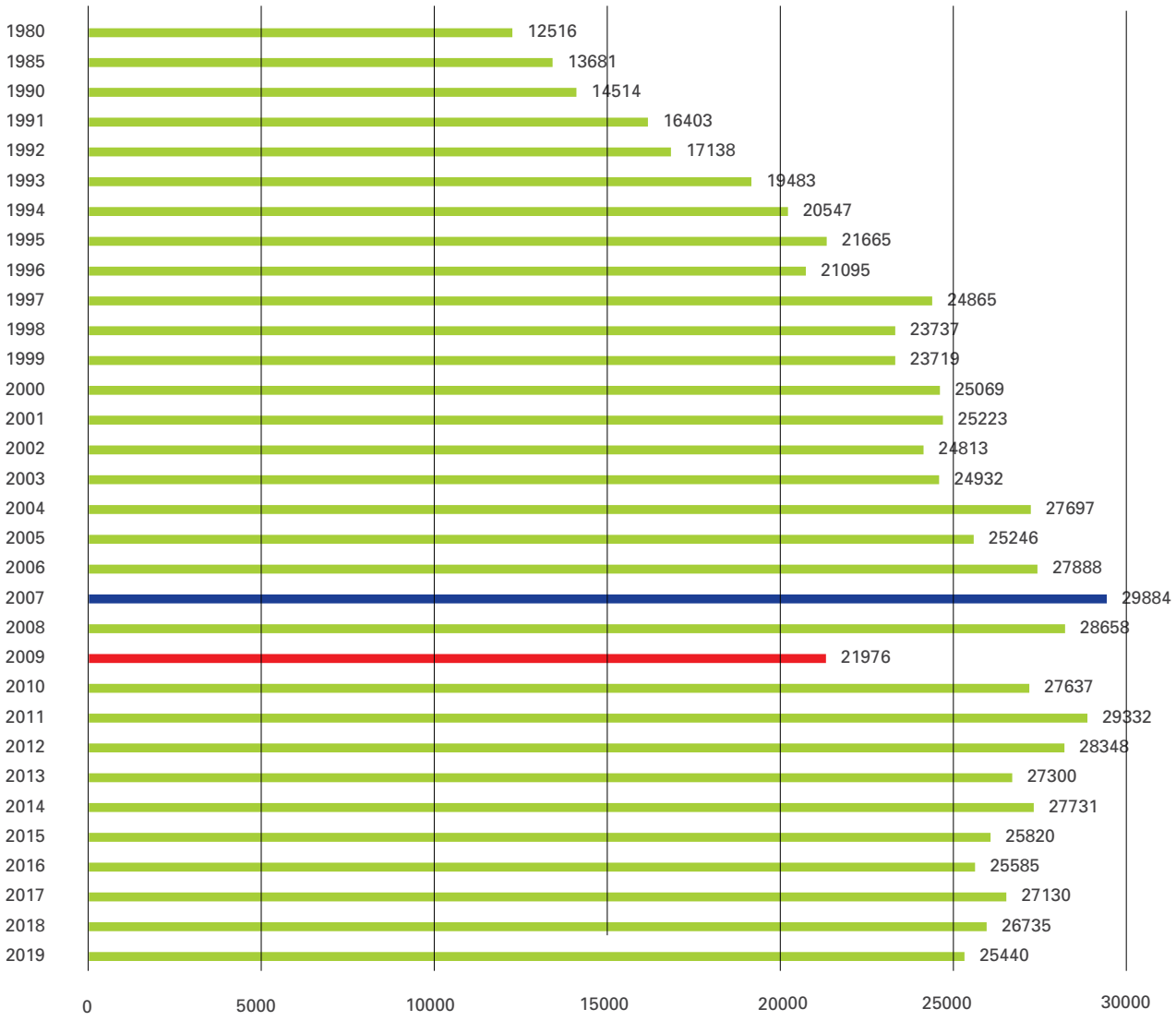
BRANCHENDATEN STAHLRECYCLING

DEUTSCHE STAHLRECYCLINGBILANZ 1980 – 2019



Quelle: BDSV

GESAMTVERSAND DER DEUTSCHEN STAHLRECYCLINGINDUSTRIE 1980 – 2019 IN 1000 T



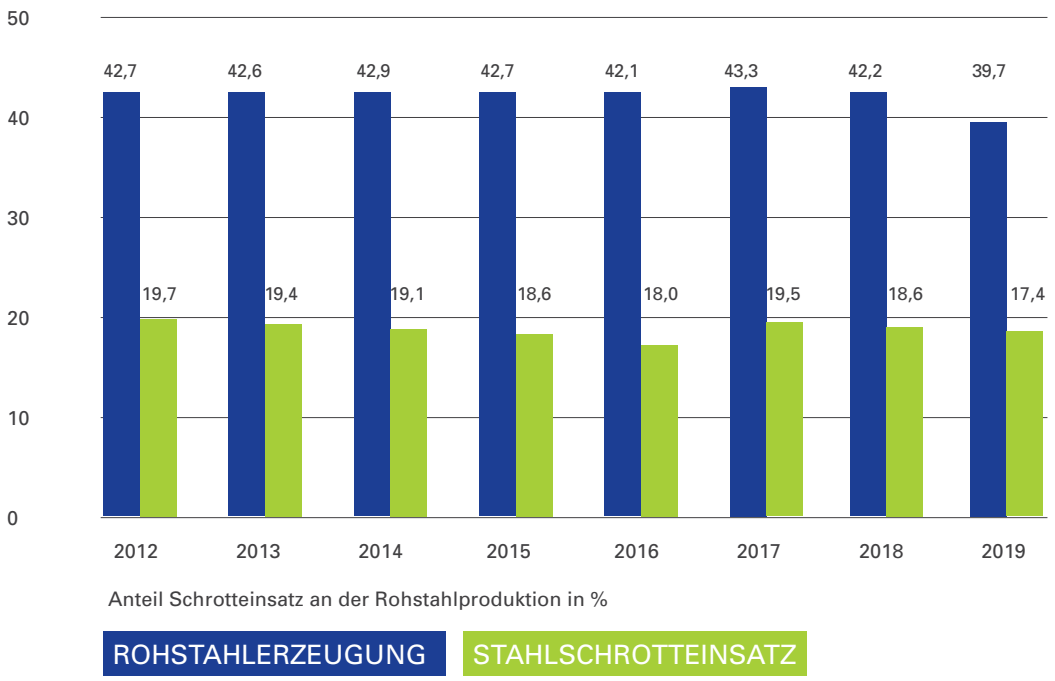
Quelle: BDSV

STAHLPRODUKTION IN DEUTSCHLAND (IN 1000 T)

	2019	2018	Veränd. in %
Rohstahl	39.667	42.434	-6,5
davon: Oxygenstahl	27.762	29.731	-6,6
davon: Elektrostahl	11.905	12.703	-6,3
Roheisen	25.520	27.271	-6,4
Warmgewalzte Stahlerzeugnisse	34.240	36.584	-6,4

Quelle: BDSV, WV Stahl

SCHROTTEINSATZ BEI DER ROHSTAHLPRODUKTION IN DEUTSCHLAND IN MIO. T



Quelle: WV Stahl, BDSV

STATISTIKEN 2020/2021

STAHLSCHROTTEXPORT DEUTSCHLAND (IN 1000 T)

	2019 in t	2018 in t	Veränd. in %
EU-Länder (28)	**7.097.646**	**7.407.134**	**-4,2**
davon:			
Niederlande	1.757.158	1.565.692	12,2
Italien	1.734.931	1.862.463	-6,8
Luxemburg	1.095.893	1.238.151	-11,5
Belgien	1.067.423	1.296.356	-17,7
Frankreich	549.265	590.178	-6,9
Österreich	312.382	274.018	14,0
Slowenien	92.951	107.961	-13,9
Spanien	92.000	41.205	123,3
Polen	90.478	77.694	16,5
Portugal	87.950	120.809	-27,2
Dritte Länder	**1.362.257**	**1.372.669**	**-0,8**
davon:			
Türkei	673.287	690.869	-2,5
Schweiz	253.214	353.485	-28,4
Indien	223.806	179.495	24,7
Pakistan	117.756	99.923	17,8
Insgesamt	**8.459.903**	**8.779.803**	**-3,6**

STAHLSCHROTTIMPORT DEUTSCHLAND (IN 1000 T)

	2019 in t	2018 in t	Veränd. in %
EU-Länder (28)	**3.562.702**	**3.733.124**	**-4,6**
davon:			
Tschech. Republik	872.122	943.890	-7,6
Niederlande	763.402	693.493	10,1
Polen	602.742	638.389	-5,6
Frankreich	534.677	571.018	-6,4
Schweden	236.254	249.086	-5,2
Österreich	212.156	223.255	-5,0
Dänemark	102.050	158.540	-35,6
Belgien	69.855	88.641	-21,2
Luxemburg	40.907	40.547	0,9
Vereinigtes Königreich	21.958	27.290	-19,5
Dritte Länder	**554.638**	**584.127**	**-5,0**
davon:			
Schweiz	269.911	254.285	6,1
Norwegen	231.736	261.764	-11,5
Russland	21.493	30.580	-29,7
USA	9.995	13.267	-24,7
Insgesamt	**4.117.340**	**4.317.251**	**-4,6**

Quelle: Destatis

WELTROHSTAHLPRODUKTION 2019/2018 (IN 1000 T)

	2019	2018	Veränd. in %
Deutschland	39.675	42.435	-6,5
Italien	23.245	24.532	-5,2
Frankreich	14.451	15.387	-6,1
Spanien	13.581	14.320	-5,2
Polen	9.065	10.167	-10,8
Österreich	7.423	6.885	7,8
Belgien	7.905	7.980	-0,9
Großbritannien	7.225	7.268	-0,6
Niederlande	6.657	6.813	-2,3
Tschechische Republik	4.563	4.938	-7,6
Schweden	4.721	4.654	1,4
Finnland	3.473	4.146	-16,2
Luxemburg	2.200	2.228	-1,3
Ungarn	1.770	1.989	-11,0
Griechenland	1.376	1.467	-6,2
Bulgarien	595	666	-10,7
EU (28)	**159.430**	**167.655**	**-4,9**
Türkei	33.743	37.312	-9,6
Andere europäische Länder gesamt	**37.333**	**40.821**	**-8,5**
GUS	**100.168**	**100.799**	**-0,6**
Russland	71.570	72.122	-0,8
Ukraine	20.848	21.100	-1,2
Nordamerika gesamt	**119.962**	**120.880**	**-0,8**
USA	87.927	86.607	1,5
Kanada	12.790	13.444	-4,9
Südamerika gesamt	**41.161**	**44.947**	**-8,4**
Brasilien	32.236	35.407	-9,0
Asien gesamt	**1.327.926**	**1.254.452**	**5,9**
China	996.342	920.027	8,3
Indien	111.246	109.272	1,8
Japan	99.284	104.319	-4,8
Südkorea	71.421	72.464	-1,4
Taiwan	22.065	23.240	-5,1
Vietnam	20.066	14.008	43,2
Ozeanien gesamt	**6.160**	**6.341**	**-2,9**
Afrika/ Mittlerer Osten gesamt	**56.409**	**50.112**	**15,6**
Südafrika	5.666	6.327	-10,4
Ägypten	7.257	7.807	-7,0
Iran	31.900	24.520	30,1
worldsteel gesamt	**1.848.548**	**1.786.007**	**3,5**

Quelle: worldsteel

STEUERLICHE ENTWICKLUNGEN IM FOKUS DER BDSV

Ziel des BDSV Arbeitskreises Steuern ist es, die aktuellen Entwicklungen des Steuerrechts zu begleiten und auf Relevanz für die Recyclingbranche zu prüfen. Der Arbeitskreis informiert regelmäßig in BDSV Steuer-Newslettern und erstellt Handlungsempfehlungen sowie Leitfäden zu verschiedenen Themenstellungen. Zudem ist der Arbeitskreis in regelmäßigem Austausch mit anderen Recyclingverbänden und mit Behörden hinsichtlich aktueller steuerlicher Regelungen und deren Umsetzung in der Praxis.

Die Veröffentlichungen des Arbeitskreises stehen Ihnen auch im BDSV Intranet „Schrottplatz“ unter der Rubrik Regelwerke im Absatz Steuerrecht zur Verfügung.

Die Ausbreitung des Corona-Virus hat im Jahr 2020 zu einem massiven Einbruch der Wirtschaftsentwicklung in Deutschland geführt und die Bundesregierung zu umfangreichen Finanzhilfen zur Stabilisierung der Wirtschaft veranlasst. Die regelmäßige Berichterstattung über verschiedene Hilfsprogramme und steuerliche Maßnahmen standen daher im Vordergrund der Verbandsarbeit.

Viele dieser befristeten Maßnahmen stehen auch 2021 noch eine Zeit lang zur Verfügung.

Einen Überblick über verschiedene Fördermöglichkeiten bietet folgende Grafik:

CORONAHILFEN: FÖRDERINSTRUMENTE AUF EINEN BLICK *(Stand 4. Januar 2021)*

START-UPS		GROSSE UNTERNEHMEN		KLEINE UND MITTLERE	
2 Mrd. Euro-Paket	**Wirtschaftsstabilisierungsfonds**	**KfW-Schnellkredit**	**KfW-Sonderprogramm**	**Warenkreditversicherungen und Exportkreditgarantien**	**Bürgschaften**
Weitere Informationen unter den jeweiligen urls					
2 Mrd. Euro-Paket Start-Ups haben Zugang zu allen Unterstützungsmaßnahmen des Corona-Hilfspakets. Zusätzlich stehen private und öffentliche Wagniskapitalfonds zur Verfügung.	400 Mrd. € für Garantien des Bundes, befristet bis **30.06.21** 100 Mrd. € für Rekapitalisierungen befristet bis **30.09.2021**	Kreditvolumen max. 800.000 €, 100 % Haftungsfreistellung, Zinssatz derzeit 3 %, befristet bis **30.06.2021**	Erweiterte Sonderkonditionen und niedrige Zinssätze, vereinfachte Risikoprüfung, befristet bis **30.06.2021**	Garantien für Entschädigungszahlungen der Warenkreditversicherer von bis zu 30 Mrd. €, Exportgarantien des Bundes auch innerhalb der EU und in OECD Länder, befristet bis **30.06.2021**	Abdeckung bis zu 90 % des Kreditrisikos, mind. 10 % Eigenobligo übernimmt die jeweilige Hausbank, befristet bis **30.06.2021**
www.bmwi.de	www.bmwi.de	www.kfw.de	www.kfw.de	www.bmwi.de	www.vdb-info.de

AUFGABEN IN
2021

Über aktuelle Steuerthemen, welche für die Branche besonders relevant sind, werden wir in gewohnter Weise in unsern Newslettern berichten. Zusätzlich bieten wir regelmäßig Seminare zu steuerlichen Themenstellungen, insbesondere zur EU-Mehrwertsteuerreform, an.

Bei Interesse an einem fachlichen Austausch und der Mitwirkung im BDSV Arbeitskreis Steuern wenden Sie sich gerne an die Geschäftsstelle. Neue Mitglieder sind jederzeit herzlich willkommen. Gerne nehmen wir auch Ihre Themenvorschläge für 2021 entgegen.

UNTERNEHMEN	SOLO-SELBSTSTÄNDIGE UND FREIBERUFLER		DIREKT UND INDIREKT BETROFFENE	
Kurzarbeitergeld	**Steuerliche Maßnahmen**	**Überbrückungshilfe**	**Vereinfachter Zugang zur Grundsicherung**	**November- und Dezemberhilfen**
Sonderregelungen, erleichterter Zugang, Öffnung für Zeitarbeiter, unter bestimmten Bedingungen vollständige Erstattung der Sozialversicherungsbeiträge, befristet bis **30.06.2021**, Weiterbildung bis **31.12.2021**	Erstattung, Anpassung oder Stundung von Steuervorauszahlungen, Erweiterung des steuerlichen Verlustrücktrags und weitere Maßnahmen	Überbrückungshilfen (nicht-rückzahlbare Zuschüsse zu den fixen Betriebskosten). Überbrückungshilfe III umfasst die Monate **Jan. – Jun. 2021**	Vereinfachter Zugang zur Grundsicherung, befristet bis **31.03.2021**	Für Unternehmen, die von temporärer Schließung betroffen sind. Zuschüsse pro Woche der Schließung in Höhe von 75 % des jeweiligen Umsatzes im Nov. bzw. Dez. 2019. Anträge können für Nov. bis zum **31.01.2021**, für Dez. bis zum **31.03.2021** gestellt werden.
www.arbeitsagentur.de	www.bundesfinanzministerium.de	www.ueberbrueckungshilfe-unternehmen.de	www.bmas.de	www.ueberbrueckungshilfe-unternehmen.de

ENTWICKLUNGEN IM BEREICH LEGIERTER STAHLSCHROTT

Im Jahr 2020 stand die **Vermarktung und Weiterentwicklung der im Jahr 2019 erstellten Fraunhofer-Studie „Externe Kosten und fairer Wettbewerb in Wertschöpfungsketten der Stahlherstellung“**, die den Kurztitel „Schrottbonus“, trägt, im Fokus der Arbeit des Fachausschusses Legierter Stahlschrott. Dem Inhalt der Studie sowie der strategischen Vorgehensweise im Hinblick auf eine Geltendmachung des Schrottbonus, z. B. im Rahmen des Emissionshandels, widmet sich daher ein gesondertes Kapitel auf den Seiten 8 und 9 dieser Publikation.

Daneben standen für den Fachausschuss im Jahr 2020 viele weitere Themen und Projekte auf der Agenda. In mehreren Sitzungen hat sich der Ausschuss mit dem Thema **(CLP-) Einstufung von Kobalt-Metall und Auswirkungen auf die Stahl- und Edelstahlrecyclingindustrie** befasst. Ausschlaggebend war ein von den Niederlanden beantragter Vorschlag der European Chemistry Agency (ECHA) im Jahr 2017 für eine Erweiterung und Harmonisierung der toxischen Klassifizierung von Kobalt hinsichtlich der CLP-Verordnung.

Der ursprüngliche Vorschlag, der ein spezifisches Konzentrationslimit (specific concentration limit/SCL) von 0,01 % Kobalt vorsah, wurde aufgrund erheblicher Bedenken aus Mitgliedsländern, den Fachbehörden sowie der Wirtschaft nach Abstimmungen durch die EU vorläufig auf ein allgemeines Konzentrationslimit (general concentration limit/GCL) von 0,1 % Kobalt beschränkt. Ferner wurde eine Expertengruppe eingesetzt, die sich mit einer wissenschaftlichen Bewertung der sinnvollen Anwendbarkeit der T25-Methode für Metalle und Gemische von Metallen (Legierungen) beschäftigen soll.

Aus Sicht des Fachausschusses Legierter Stahlschrott darf die sog. T25-Methode, mit der das vorgeschlagene SCL von 0,01 % aus Tierversuchen mit 100 % Kobaltmetall hergeleitet wurde, nicht angewendet werden, da sie ursprünglich im Zusammenhang mit der Grenzwertbestimmung bei organischen Stoffen entwickelt wurde. Nach neueren Informationen der EuRIC Cobalt CLH Taskforce soll nun die sog. BMD-Methode Anwendung finden, mit der die Anforderungen der Metallindustrie besser erfüllt werden.

Die Diskussion über den Kobalt-Gehalt in Metallen ist für die Metall- und Stahlrecyclingbranche von existenzieller Bedeutung. Denn bei einer Anwendung des geforderten SCL von < 0,01 % besteht aufgrund der angeblichen Toxizität, die erhebliche Gefahr einer Stigmatisierung beinahe alle Stahl- und Edelstahlprodukte bei den Verbrauchern. Damit bestünde dann auch die ernsthafte Gefahr, dass sich das Recycling von Stahl und Edelstahl mittelfristig erledigen würde.

In diesem Zusammenhang beteiligt sich die BDSV über das Team Stainless an einer Studie, die im Jahr 2020 mit dem Finnish Institute of Occupational Health durchgeführt wurde. In dieser Studie wird in aller Ausführlichkeit dargestellt, warum Edelstahl für den Menschen nicht gefährlich ist, selbstverständlich unter der Voraussetzung, dass dieser sachgemäß verwendet werde.

Im Bereich der **Öffentlichkeitsarbeit** war der Fachausschuss Legierter Stahlschrott ebenfalls sehr aktiv. Mitglieder des Ausschusses konnten in diesem Jahr erstmals den Vortrag „Einteilung und Bedeutung des legierten Stahlschrott“ im Rahmen des mehrtägigen BDSV-/VDEh-Seminars „Vom Schrott zum Stahl“ halten. Dieser orientiert sich an dem ebenfalls vom Fachausschuss veröffentlichten Handbuch Legierter Stahlschrott. Ferner wurde zudem eine umfangreiche, öffentliche Unter-Webseite des Fachausschusses Legierter Stahlschrott erstellt sowie ein Relaunch und Update der Präsentation „Das Recycling von legiertem Stahlschrott“ erarbeitet. Letztere soll von Mitgliedern des Fachausschusses an Schulen sowie Universitäten mit entsprechenden Fachrichtungen, aber auch als Webinar für BDSV Mitglieder präsentiert werden.

AUFGABEN IN

2021

Der Schwerpunkt der Arbeit des Fachausschusses Legierter Stahlschrott wird auch im Jahr 2021 weiterhin auf der Studie „Schrottbonus“ liegen. Dabei sollen insbesondere auch BDSV Mitglieder als Multiplikatoren eingebunden werden, um die Vorteile des Schrottbonus in Gesprächen mit der Politik und Verwaltung vor Ort besser zu kommunizieren. Hierzu wird die BDSV einen Leitfaden bzw. ein Politikerbriefing erarbeiten und den Mitgliedsunternehmen zur Verfügung stellen. Ein weiterer Fokus der Arbeit des Fachausschusses wird im Bereich der **Weiterentwicklung der Studie „Schrottbonus“** liegen. Hiermit wird sich im Jahr 2021 eine eigene Arbeitsgruppe Emissionshandel unter wissenschaftlicher Begleitung sowie mit starker, inhaltlicher und persönlicher Unterstützung des Fachausschusses Legierter Stahlschrott beschäftigen. Zur BDSV Jahrestagung im Herbst 2021 sollen Ergebnisse präsentiert werden. Der Fachausschuss wird darüber hinaus weiterhin intensiv mit dem Thema **„Einstufung von Kobalt“** befassen und mit Lobbying-Maßnahmen auf EU- und Bundesebene die Interessen der Metall- und Stahlrecyclingindustrie mit Nachdruck vertreten. Last but not least wird sich der Fachausschuss Legierter Stahlschrott inhaltlich an einer Studie des Team Stainless zum Thema „Development of a dynamic global stainless steel flow model“ beteiligen. In dieser Studie geht es nicht zuletzt auch um die durch das Edelstahlrecycling geschlossenen Materialkreisläufe.

Quelle: © Birgit Brügmann Oryx Stainless

DIGITALISIERUNG IN DER STAHLRECYCLINGBRANCHE

Der BDSV Fachausschuss Digitalisierung ist in zwei Arbeitsgruppen unterteilt. Die **Arbeitsgruppe Digitalisierung Verband** entwickelt die Website der BDSV und das soziale Intranet „Schrottplatz“ weiter, das den früheren geschützten Mitgliederbereich der BDSV Website abgelöst hat.

Die **Arbeitsgruppe Digitalisierung Branche** identifiziert Digitalisierungstrends entlang der gesamten Wertschöpfungskette von der Entfallstelle bis zum Stahlwerk und informiert in regelmäßigen Newslettern über Best Practice-Lösungen. Zu den Treffen der Arbeitsgruppe, die 2020 aufgrund der Corona-Pandemie meist online stattgefunden haben, werden regelmäßig Fachreferenten eingeladen, die Digitalisierungsprojekte vorstellen und für den direkten Erfahrungsaustausch zur Verfügung stehen.

Zu den **Themenschwerpunkten 2020** zählten innovative Sicherheitstechnik, neue Entwicklungen im Bereich Logistik und Containerdisposition sowie die Vorstellung des sogenannten AvaL-Standards. Diese branchenoffene Schnittstelle soll einen datenbruchfreien und effizienten Austausch von Leistungsdaten zwischen Entsorgungsunternehmen gewährleisten.

AUFGABEN IN
2021

Im kommenden Jahr wird sich eine neue Unterarbeitsgruppe mit den **Fragestellungen rund um die Einführung von Warenwirtschaftssystemen für die Recyclingbranche** befassen. Ziel ist es, eine Übersicht zentraler Funktionen eines Warenwirtschaftssystems für die Recyclingbranche in einem Whitepaper zusammenzufassen. Leitfragen sollen die Vorbereitung der Einführung eines Warenwirtschaftssystems unterstützen.

Darüber hinaus arbeiten wir an einem Steckbrief „digitale Werkzeuge“. Mitglieder der Arbeitsgruppe stellen nützliche Collaboration Tools in einer Präsentation zusammen, die als Service allen BDSV Mitgliedsunternehmen zur Verfügung gestellt wird.

Die Schnittstellen-Thematik wird ebenfalls im Mittelpunkt der Aufgaben 2021 stehen. Neue Mitglieder sind herzlich willkommen. Melden Sie sich gerne in der Geschäftsstelle, wenn Sie am Austausch über die Zukunftsthemen unserer Branche interessiert sind.

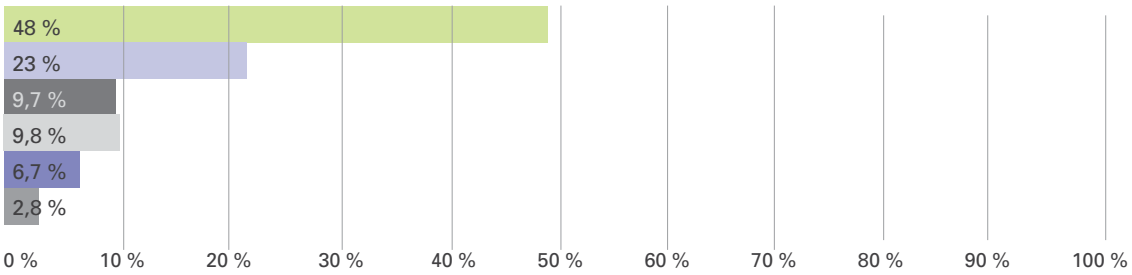
Einer **BDSV Mitgliederbefragung** zufolge hat sich aufgrund der Corona-Pandemie die Einstellung zum Thema Digitalisierung verändert. Die weitere Digitalisierung in den Unternehmen werde jedoch oft gehemmt durch eine fehlende Digitalisierungsstrategie, durch eine hohe Belastung im Tagesgeschäft, hohe Investitionskosten oder die Unsicherheit über den Nutzen möglicher Digitalisierungsprojekte.

Das Arbeiten im Homeoffice hat mehr Akzeptanz erfahren und viele Arbeitnehmer schätzen die Möglichkeit, von Zeit zu Zeit flexibel „remote“ zu arbeiten.

Die größten Veränderungen werden der Mitgliederbefragung zufolge für den Bereich Dienstreisen erwartet. Ergebnisse der Umfrage:

WIE BEWERTEN SIE DIE AUSWIRKUNGEN DER CORONAKRISE AUF FOLGENDE ASPEKTE DES ARBEITSLEBENS?

Antwort	Durchschnitt	Verhältnis
Dienstreisen	48,0	48,0 %
Beitrag zum Klimaschutz durch geringeres Verkehrsaufkommen	23,0	23,0 %
Überlastung der Dateninfrastrukur	9,7	9,7 %
Digitale Formen der Zusammenarbeit	9,8	9,8 %
Digitale Vernetzung von Unternehmen	6,7	6,7 %
Bedarf an Büroflächen	2,8	2,8 %



Quelle: BDSV Mitgliederbefragung, Zuordnen: 100 Punkte

DIGITALISIERUNG DER VERBANDSARBEIT

BDSV INTRANET „SCHROTTPLATZ“ UND DIGITALE JAHRESTAGUNG 2020 – BDSV ALS VORREITER DIGITALER VERBANDSDIENSTLEISTUNG UND VERANSTALTUNGSFORMATE

Wesentliche Aufgabe der Arbeitsgruppe Digitalisierung Verband, die Bestandteil des BDSV Fachausschusses Digitalisierung ist, ist die **Fortentwicklung des digitalen Internet- und Intranet-Angebots der BDSV**, welches sich an die Öffentlichkeit und an die BDSV Mitglieder richtet. Bedingt durch die Coronakrise seit März 2020 hat das Thema Digitalisierung des Verbands auch bei der BDSV einen deutlichen Schub erfahren. Das im November 2019 vorgestellte Intranet „Schrottplatz“ hat in diesem Jahr ein großes Upgrade erhalten und wurde am 18. Oktober 2020 relaunched.

Das neue Intranet stellt den BDSV Mitgliedern nun viele neue Funktionen zur Verfügung:

Im neuen **„Scrapboard“**, der Startseite des Intranets, steht ein Überblick aller wesentlichen Informationen wie News, neue Publikationen, Newsletter sowie die aktuellen BDSV Preise zur Verfügung. Im Bereich **Aktuelles** können neue Nachrichten mit interessebasierten Tags versehen und damit individualisiert werden. Der Bereich **Publikationen** enthält alle BDSV Publikationen und Newsletter im Überblick sowie der Bereich **Branchendaten** die aktuellen Durchschnittspreise mit den entsprechenden Statistiken. Auch im Bereich **Soziales** hat sich sehr viel getan: Im System angemeldete Mitgliedsunternehmen sowie aufgelistete Mitarbeiter können jetzt direkt gesucht werden. Ähnlich wie bei bekannten Messanger-Diensten können BDSV Mitglieder nun untereinander, zunächst im Einzelchat, kommunizieren. Ferner steht ein neues **Umfrage-Modul** zur Verfügung, das für regelmäßige Umfragen unter den Mitgliedern verwendet werden kann. Im neuen Bereich **„Mein Bereich“** können BDSV Mitglieder persönliche Daten eintragen. Zugewiesene Firmen-Administratoren können Angestellte im Mitgliedsunternehmen jetzt selbstständig ändern. Darüber hinaus sind bestimmte Informationsangebote individualisierbar.

Ein weiteres Highlight im Bereich Digitalisierung des Verbandarbeit war die **rein digitale BDSV Jahrestagung,** die am 5. November 2020 live gestreamt wurde. Corona-bedingt war zunächst eine kleinere, hybride Präsenzveranstaltung vorgesehen, doch die sich im Oktober 2020 zuspitzende Corona-Lage erforderte eine rein digitale Veranstaltung. Präsentiert wurde die Jahrestagung auf dem BDSV Intranet „Schrottplatz“. Durch die persönliche Anmeldung im Intranet konnten BDSV Mitglieder nicht nur den Live-Stream verfolgen, sondern auch an Abstimmungen im Rahmen der ordentlichen Mitgliederversammlung teilnehmen. Zusätzlich konnten die Mitglieder die virtuelle Fachausstellung mit 20 Fachausstellern besuchen und sich untereinander in einem eigenen Veranstaltungs-Chat unterhalten.

Mit Beginn der Coronakrise und dem ersten Shutdown im März 2020 wurden auch **ausgewählte Angebote im Weiterbildungsbereich online** angeboten. Hier erwies sich die Videokonferenzanlage, die die BDSV bereits im Jahr 2019 in Betrieb genommen hat, als großer Vorteil. Mehr zum Weiterbildungsbereich finden Sie auf den Seiten 40 bis 43.

AUFGABEN IN

2021

Das Corana-Jahr 2020 hat gezeigt, dass die BDSV den Anforderungen an den digitalen Wandel sehr gut gewachsen war. Unter Federführung der Arbeitsgruppe Digitalisierung Verband wird im Jahr 2021 die aktuelle Version des BDSV Intranets „Schrottplatz“ weiter optimiert und neue Funktionen für BDSV Mitglieder hinzufügen. Hierzu gehören u. a. die Implementierung eines auf die Stahlrecyclingbranche zugeschnittenen Newstickers, die Wiedereinführung eines Werbemoduls für außerordentliche BDSV Mitglieder sowie ein umfassendes Terminmodul, mit dem sowohl Termine und Dokumente der BDSV Gremien als auch Weiterbildungsveranstaltungen der ISM und deren Buchungen verwaltet werden können. Im Veranstaltungsbereich hängt viel davon ab, wie sich die Corona-Situation im Jahr 2021 weiterentwickelt. Da im Jahr 2020 keine Landesgruppensitzungen stattfinden konnte, ist für 2021 eine gemeinsame virtuelle Landesgruppensitzung angedacht.

Für das Jahr 2020 hatte die BDSV wieder ein vielfältiges Weiterbildungsprogramm aufgelegt, mit **Schwerpunkten in den Bereichen Technik, Umwelt, Handel/Vertrieb, Finanzen und Personal.** Auch die Grundlagenseminare „Stahlrecycling“ und „Einführung in die Metallurgie“ waren geplant.

Nachdem das Seminarprogramm traditionell erst im Frühjahr startete, mussten ab März, bedingt durch die Coronakrise, zunächst alle geplanten Präsenzseminare abgesagt werden.

Es wurde nach Alternativen gesucht und Ende April startete ein kleines Programm mit ein- bis zweistündigen Webinaren zu ausgesuchten Themen. Parallel wurde gemeinsam mit den Referenten überlegt, wie das Schulungsangebot auch in dieser Zeit aufrechterhalten werden kann.

Ab Sommer fanden die Seminare wie geplant statt – je nach Thema und Bedarf in Präsenz oder Online. Der Wunsch der TeilnehmerInnen nach einem persönlichen Austausch bleibt groß, und ihm wird Rechnung getragen – immer unter Berücksichtigung der aktuellen Pandemiesituation. Inhaltlich steht das Online-Angebot der Qualität der Präsenzseminare in nichts nach, und auch online ist der Austausch unter den Teilnehmenden möglich und gewünscht.

ISM – INSTITUT FÜR SCHROTT UND METALLE

Nachdem in den vergangenen Jahren viele Ideen und Pläne entwickelt wurden, den Weiterbildungsbereich der BDSV zukunftsfähig zu machen, nahm deren Ausgestaltung und Realisation in den letzten Monaten Fahrt auf. Mit Beschluss von Vorstand und Präsidium sowie der Zustimmung der Mitgliederversammlung wurde die **ISM GmbH** gegründet. Als Tochterunternehmen der BDSV sieht sich das ISM als Anbieter von Schulungen und Weiterbildungsmaßnahmen für die gesamte Stahlrecyclingbranche. Der Schwerpunkt liegt im kaufmännischen und rechtlichen Bereich, gewerblichen Schulungen kommen hinzu, und auch Seminare zur Persönlichkeitsentwicklung werden Teil des Programms.

Mitglieder der BDSV profitieren dabei weiterhin:
Über den Schrottplatz werden alle Weiterbildungstermine tagesaktuell veröffentlicht.
Und auch die Preise bleiben fair und berücksichtigen einen Abschlag für BDSV-Mitglieder.

KAUFMÄNNISCH

iSM
Institut für Schrott und Metalle

PRAKTISCH

RECHTLICH

AUFGABEN IN

2021

Der Ausbau des Weiterbildungsangebotes steht an erster Stelle:
Neue Themen und Formate werden aufgelegt, bestehende Themen diversifiziert, Standards definiert.

Das Konzept der Kooperationspartnerschaften wird weiterentwickelt. Mit starken Partnern an seiner Seite wird das ISM die Qualität seiner Weiterbildungen gewährleisten. Durch Synergien im Bereich Messen und Veranstaltungen werden Mehrwerte für Kooperationspartner geschaffen.

Ein weiteres vorrangiges Ziel ist die Digitalisierung der Prozesse für ein einfaches, bedienerfreundliches Teilnehmermanagement. Dafür entsteht eine ISM-eigene Website mit Anbindung an den Schrottplatz.

Bis dahin finden Sie das gesamte Schulungsangebot unter:
bdsv.org/unser-service/aus-weiterbildung

IHRE ANSPRECHPARTNER BEI DER ISM GMBH SIND

Eva Alberty E-Mail **eva.alberty@ism-recycling.de**, Telefon 0211-828953-34
Detlef Cohrs E-Mail **detlef.cohrs@ism-recycling.de**, Telefon 0211-828953-26

1. HALBJAHR 2021 *(Stand: 11. Januar 2021)*

26. JANUAR 2021

ISM Webinar „Fördergelder für Entwicklung, Investition und Digitalisierung: Wo gibt es echte Zuschüsse und wie bekomme ich sie?“

25. FEBRUAR 2021

ISM Webinar „LKW-Beschaffung“

9. MÄRZ 2021

ISM Seminar „Fördergelder erhalten – so funktioniert‘s!“

18. MÄRZ 2021

ISM Webinar „Grundlagen des Geldwäschegesetzes“

24. MÄRZ 2021

ISM Seminar „Digitale Vertriebswege als Chance in der Krise“

25. MÄRZ 2021

ISM Webinar „Fuhrparkcontrolling“

12./13. APRIL 2021

Online-Seminar „Basiswissen Stahlrecycling“

22. APRIL 2021

ISM Seminar "Vom Kollegen zum Vorgesetzten" – Modul 1

5. MAI 2021

ISM Online-Seminar „Umsatzsteuer: Internationaler Warenverkehr mit der Mehrwertsteuerreform – Quick fixes 1.1.2020“

19. MAI 2021

ISM Online-Training "Vom Kollegen zum Vorgesetzten" – Modul 2

20. MAI 2021

ISM Webinar „Einkaufscontrolling“

17. JUNI 2021

ISM Online-Training „Vom Kollegen zum Vorgesetzten“ – Modul 3

22./23. JUNI 2021

Online-Seminar „Eisen- und Stahlherstellung – Einführung in die Metallurgie von Stahl“

2. HALBJAHR 2021 *(Stand: 11. Januar 2021*

13. SEPTEMBER 2021

ISM Seminar „Branchenrechtstag“

23. SEPTEMBER 2021

ISM Workshop „Die Preisverhandlung in der Stahlrecyclingwirtschaft“

30. SEPTEMBER 2021

ISM Online Seminar „Umsatzsteuer: Internationaler Warenverkehr mit der Mehrwertsteuerreform – Quick fixes 1.1.2020“

24. BIS 28. OKTOBER 2021

Seminar „Stahlrecycling“

11. NOVEMBER 2021

ISM Webinar „Die steuerliche Betriebsprüfung“

2. DEZEMBER 2021

ISM Webinar „Branchenrechtstag“

TERMINE IN PLANUNG

- ISM Workshop „Maschinenkostenoptimierung“
- ISM Online-Seminar „Arbeitgebermarketing“
- ISM Online-Seminar „Diebstahlschutz“
- ISM Seminar „Grundlagen in Social Media“
- ISM Grundlagen-Seminar „Schrottqualitäten und Materialkenntnis“
- ISM Online-Seminar „Gewinnabschöpfung“
- ISM Online Seminar „Intensivseminar Controlling“
- ISM Workshop „Maschinenkostenoptimierung“
- ISM Seminar „Vom Kollegen zum Vorgesetzten“ – Modul 4 & 5
- ISM Webinar „Neues Insolvenzrecht“

Wünschen Sie weiterführende Informationen zu einem Thema oder möchten sich für ein Seminar vormerken lassen?

Schreiben Sie eine kurze **Mail** an: **eva.alberty@ism-recycling.de** *oder* **detlef.cohrs@ism-recycling.de**

POSTANSCHRIFT
ISM – Institut für Schrott und Metalle GmbH, Berliner Allee 57, 40212 Düsseldorf

BDSV Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen e. V.

Berliner Allee 57 | 40212 Düsseldorf
T: +49 211 828953-0 | F: +49 211 828953-20

Postanschrift: Postfach 200151 | 40099 Düsseldorf
Hauptstadtbüro: Hedemannstraße 13 | 10969 Berlin
zentrale@bdsv.de | www.bdsv.org

Inhalt verantwortlich gem. § 5 TMG:
Hauptgeschäftsführer Thomas Junker
Bildquellen: Brügmann/Oryx, iStock, 123RF

Stand: 01/2021

BDSV