

Ausgabe 78/2021 21.09.2021

## Nochmalige Preisrückgänge im September

- Gute Auftragslage der Stahlwerke und Gießereien
- Neuschrott weiterhin sehr knapp und gesucht
- Hohes Altschrottangebot – kaum Impulse vom Tiefseemarkt
- Schere zwischen Altschrott und Neuschrott geht noch weiter auseinander

Die Materialknappheit wird die deutsche Wirtschaft nach einer aktuellen Prognose der Bundesregierung noch eine ganze Weile belasten. Die Industrie sei zwar trotz der Probleme mit einem Produktionsplus in die zweite Jahreshälfte gestartet, die bestehenden Lieferengpässe werden die Industriekonjunktur jedoch auch in den kommenden Monaten beeinträchtigen. Die Auftragslage der Industrie ist nach wie vor gut bis sehr gut. Es stockt derzeit an fehlenden Teilen und unterbrochenen Lieferketten. Dies ist auch international ein Problem. Zuletzt hatte Toyota angekündigt, die Produktion in vielen Werken erneut zu drosseln.

Auch bei der Inflation wird keine rasche Entspannung erwartet. Seit Jahresbeginn ist die Inflationsrate aufgrund von Sonderfaktoren wie die CO<sub>2</sub>-Bepreisung und das Auslaufen der temporären Mehrwertsteuersenkung deutlich erhöht. Im August hat die Teuerungsrate mit 3,9% den höchsten Stand seit 1993 erreicht.

Positive Signale kommen von der Stahlindustrie. Die Nachfrage nach Stahl ist sprunghaft gestiegen und der Werkstoff ist in vielen Bereichen weiter knapp. In dieser Zeit haben Großreparaturen die Produktion belastet.

Die gestiegenen Stahlpreise spiegeln sich in den guten Ergebnissen der Stahlproduzenten wider, die vielfach von einem positiven Geschäftsverlauf berichten und ihre Ergebnisprognose für das laufende Geschäftsjahr anheben. Nach den Betriebsferien waren allerdings viele Werke noch gut mit Altschrott bevorratet, sodass sie die Preise im September senkten. Bei Altschrott fielen die Preisrücknahmen deutlich höher aus als bei Neuschrott, der immer noch sehr knapp und gesucht ist. Durch das niedrige Preisniveau im Exportmarkt Richtung Türkei floss wenig Altschrott ab, sodass viel Schrott auf dem inländischen Markt verfügbar war. Zudem sorgt das aggressive Verkaufsverhalten US-amerikanischer Exporteure für Druck auf den Exportmarkt in Europa. Hohe Frachtkosten von 35 bis 40 USD/t für Lieferungen in die Türkei

**ANSPRECHPARTNER**  
Daniela Entzian  
Geschäftsführerin  
T: +49 211 828953-25

**HERAUSGEBER**  
BDSV e. V.  
Berliner Allee 57  
40212 Düsseldorf  
T: +49 211 828953-0

 **BDSV**  
Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling-  
und Entsorgungsunternehmen e. V.

belasten zusätzlich die Margen. Zudem stünden auch noch Vertragsmengen aus den Vormonaten zur Auslieferung aus. Die Schere zwischen Neuschrott- und Altschrottpreisen geht im September noch weiter auseinander. Gravierende Engpässe sowohl im Bahnverkehr als auch im LKW-Verkehr erschweren derzeit die Belieferung der Werke.

#### Die Regionen im Einzelnen:

- Ein Großverbraucher **im Westen**, dessen Geschäftsjahr zum 30.09.2021 endet, hatte deutlich geringeren Schrottbedarf und war bestrebt, die Bestände abzubauen. Zusätzlich war die Produktion eines Großabnehmers durch Großreparaturen und Revisionen belastet. Die Preise für Schrott wurden je nach Sorte und Qualität um -10 bis -35 €/t zurückgenommen. In der Region lagen die übrigen Preisrücknahmen bei Neuschrotten zwischen -15 und -20 €/t, bei Altschrotten wurden die Preise um -40 bis -50 €/t reduziert.
- Im **Norden** kamen vom Exportmarkt kaum Impulse. Das Altschrottangebot war entsprechend hoch. Neuschrott war knapper und daher mit geringeren Abschlägen versehen. Die Preisreduzierungen in der Region reichten von -20 bis -40 €/t je nach Sorte und Qualität.
- Die Werke im **Osten** arbeiten wieder voll. Bei Altschrott ist der Bedarf etwas geringer. Der Bedarf an Neuschrott ist gut. Dennoch wurden die Preise um -20 bis -50 €/t je nach Sorte und Qualität zurückgenommen.
- Im **Süd-Westen** hatte ein Werk noch Schifflieferungen aus dem Vormonat abgerufen und war insgesamt sehr gut bevorratet. Die Preise für Altschrott wurden um bis zu -70 €/t reduziert. Bei Neuschrotten lag der Abschlag in der Region bei -10 bis -15 €/t. Schleppe Abrufe von Schrott führten oftmals zu hohen Beständen beim Handel.
- Im **Süden** gab es bei Neuschrott Preisabschläge von -10 bis -20 €/t, bei Altschrott reichten die Preisreduzierungen bis zu -50 €/t. Die Werke waren meist gut bevorratet.
- An der **Saar** wurden die Preise dem allgemeinen Trend folgend zurückgenommen. Der Bedarf hatte sich etwas abgeschwächt. Zudem war der Export flau und führte zu einem Überangebot an Scherenschrott. Die Preisreduzierungen beliefen sich bei Scherenschrott auf -50 bis -60 €/t, bei Abbruchschrott auf -30 bis -35€/t. Neuschrotte wurden mit Abschlägen von ca. -15 bis -20 €/t gehandelt.
- Auf den **europäischen Nachbarmärkten** hat sich ein ähnliches Bild ergeben. Luxemburg, Belgien, Frankreich und die Niederlande haben die Preise um -20 bis -40 €/t gesenkt, je nach Sorte und Qualität. In Spanien lagen die Preisreduzierungen für Neuschrottsorten bei -10 bis -15 €/t. Bei Altschrottsorten waren die Abschläge höher und erreichten bis zu -35€/t.

- In **Italien** war die Situation schwierig. Die Verhandlungen zogen sich lange hin. Viele Werke waren gut bevorratet oder hatten noch viel Nachlauf. Es sind relativ geringe Mengen aus Deutschland abgeflossen. Je nach Abschluss des Vormonats und Qualität lagen die Abschläge bei -30 bis -50 €/t. Bei den Werken in der **Schweiz** war der Bedarf sehr gut. Aus Deutschland wurde allerdings wenig Altschrott geliefert. Es kam dem Trend folgend zu Preisreduzierungen für Neuschrott von -10 bis -20 €/t, bei Altschrott um -40 bis -50 €/t je nach Sorte und Qualität. In **Polen und Tschechien** gaben die Preise für Altschrott um -40 bis -60 €/t nach. Bei Neuschrott fielen die Preisreduzierungen mit -10 bis -15 €/t geringer aus. **Österreich** hatte relativ früh abgeschlossen. Der Bedarf an Neuschrott war sehr gut. Bei Altschrott waren die Werke teilweise noch bevorratet. Es kam zu Preisreduzierungen von -15 €/t bei Neuschrott und -32 €/t bei Altschrott
- Produktion und Auftragslage der **Gießereien** sind weiterhin gut. Dennoch wurden die Preise im September zurückgenommen. Die Preisreduzierungen lagen bei -10 bis -15 €/t je nach Sorte und Qualität.

#### **Tiefseemarkt:**

Türkischen Verbrauchern ist es gelungen, ihren Bedarf zu decken, ohne die Preise im Tiefseemarkt anheben zu müssen. Im Vergleich zum Vormonat liegt das Importpreisniveau für HMS 1&2 (80:20) mit derzeit ca. 434 USD/t cfr (ca. 360 €/t) knapp 10 USD/t unter dem Preis Mitte August. Zudem sind die Frachtraten (35-40 USD/t) in die Türkei derzeit sehr hoch.

In China sind für die 2. Jahreshälfte weitere Produktionsdrosselungen bei Rohstahl angekündigt, um die Umweltbelastung einzudämmen. Die Eisenerzpreise haben mit deutlichen Preisverlusten auf diese Meldung reagiert. Während im Juli noch Preise von über 220 USD/t aufgerufen wurden, sind sie im September auf 90 USD/t abgerutscht.

#### **Ausblick Oktober**

- Die Revisionen der Großverbraucher werden abgeschlossen sein, bis zum Jahreswechsel kann mit einer langsamen Hochlaufkurve gerechnet werden.
- Mit einer Entspannung bei Neuschrott ist nicht zu rechnen, da die Automobil- und Zulieferproduktion weiterhin „schleppend“ ist.
- Gute Qualitäten werden deshalb gesucht bleiben.