



Nach Sommerpause – ausbleibender „drive“

Schrottmarktbericht September 2025

Redaktionsschluss 15.09.2025

Allgemein

Die deutsche Industrieproduktion bleibt weiterhin unter Druck, liegt hinter den Vorjahreszahlen zurück, wie aus den jüngsten Berichten des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI) hervorgeht. Die Kapazitätsauslastung erholt sich langsam, lag zu Beginn des dritten Quartals bei 77,2 Prozent und damit 6,2 Prozentpunkte unter dem Durchschnitt der letzten zehn Jahre. Die Umsätze des Verarbeitenden Gewerbes sind seit zwei Jahren in Folge rückläufig. DIW-Konjunkturchefin Geraldine Dany-Knedlik stellt fest, die Bundesregierung habe die Weichen für den Aufschwung gestellt. Die nun einsetzende Belebung der Binnenwirtschaft darf aber nicht über anhaltende strukturelle Probleme hinwegtäuschen, äußerte sie weiter ihre Bedenken. Tanja Gönner, BDI-Hauptgeschäftsführerin, betonte, dass nach ersten Prognosen eines leichten wirtschaftlichen Rückgangs, eine Stagnation für 2025 zu erwarten sei. Für langfristiges und nachhaltiges Wachstum bedarf es eines Reformherbstes. Die Bundesregierung muss den Bürokratieabbau und die Modernisierung des Staates entschlossen vorantreiben und Strukturreformen in das Sozialsystem angehen. Für das Jahr 2026 sieht das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin) ein Wachstum von 1,7 Prozent, eine deutliche Beschleunigung. Ein ähnliches Plus erwartet das Institut im Folgejahr 2028.

Schrottmarkt

Einige Schrotthändler verhielten sich seit Mai sehr zurückhaltend im Markt mit der Hoffnung, nach den Sommerstillständen erfahre der Schrottmarkt eine Belebung. Viele sogenannte Wirtschaftsexperten teilten diese Erwartungshaltung, eingetreten ist sie jedoch nicht. Auf dem Schrottmarkt zeigte sich der Exportmarkt sehr verhalten, genauso wie der Inlandsmarkt. Einige Schrottsammler signalisierten nach dem zögerlichen Verhalten in den letzten Monaten höhere Verkaufsbereitschaft. Es scheint regional ein gewisses Überangebot an bestimmten Schrotten, wie beispielsweise Shredderschrotten, zu existieren. Allgemein sitzen die Stahlwerke am Verhandlungstisch am längeren Hebel. Schwierige Auftragslagen veranlassen das ein oder andere Werk, Produktionskürzungen vorzunehmen. Die letzten beiden Jahre waren wirtschaftlich schwierige Jahre für die deutsche Stahlindustrie. Natürlich versuchen Stahlhersteller ihre Produktionsprozesse zu optimieren, aber die wirtschaftliche Schwäche ist auch an der Schrottwirtschaft nicht spurlos vorüber gegangen. Immer mehr Schrottbetriebe sehen sich einer finanziell schwierigen Ausgangslage ausgesetzt. Die Deindustrialisierung sorgt für eine Abwanderung des Verarbeitenden Gewerbes; Schrottaufkommen, dass der Schrottwirtschaft fehlt. Geringes Aufkommen, hohe Kostenblöcke und schwierige Absatzwege führen zu existenzbedrohenden Ängsten. Es fehlt der wirtschaftspolitische *drive*, der langersehnte Umschwung, der nach der politischen Neuwahl greifbar zu sein schien. Der Schrottmarkt bewegte sich im Monat September zwischen einer unverändert Seitwärtsbewegung bis hin zu einer Preiskorrektur von -10 €/t.

Schrott in den Regionen

Verbraucher aus den **nördlichen** Regionen schlossen den Monat September im Allgemeinen mit -10 €/t ab. Ein Werk soll sogar eine Korrektur bei Scherenschrotten von bis zu -15 €/t vorgenommen haben. Im **Osten** nahm ein Werk Preisreduzierungen bei Neuschrotten von -11 €/t vor, andere Schrottsorten lagen bei -8 €/t. Allgemein lagen die Preisreduzierungen zwischen -5 €/t und -10 €/t. Im **Westen** kaufte ein Werk seine Monatsmengen früh zu unveränderten Preisen ein, signalisierte aber bereits, Nachholeffekt in den nächsten Verhandlungen geltend machen zu wollen. Schrottpreise lagen im **Südwesten** weitestgehend

bei unverändert. Spätere Käufe wurden mit einem leichten Minus versehen. An der **Saar** hat der Schrottmarkt seit den letzten beiden Jahren an Mengenbedeutung massiv verloren. Septemberpreise lagen um -10 €/t unterhalb der Vormonatspreise. Im **Süden** kaufte ein großer Verbraucher mit um -5 €/t reduzierten Preisen ein.

Schrott in den Nachbarländern

In **Frankreich** arbeitete ein großer Schrottreycler auf seinen Geschäftsjahresabschluss hin und trennte sich von einigen Schrottpartien. Andere Schrottverkäufer, die seit Juni gemäßigte Mengen verkauften, zeigten höhere Präsenz im September. Dies führte zu einem gewissen Schrottmengenüberhang, den der Markt mit Preisreduzierungen von -10 €/t begegnete. In **Luxemburg** reduzierte sich das Preisniveau ebenfalls um -10 €/t. Ob ein großer Verbraucher im September, wie angekündigt, aus dem Markt geht, konnte noch nicht abschließend geklärt werden. **Österreichische** Verbraucher nahmen Preisdifferenzierungen bei den Schrottsorten vor. Neuschrotte reduzierten Stahlwerke aufgrund der Verfügbarkeit lediglich um -5 €/t, während sie Altschrotte um -10 €/t reduzierten. In der **Schweiz** gab es keine gesonderte Preisbetrachtung bei den verschiedenen Sorten. Hier reduzierten sich die Schrottpreise um -10 €/t. In **Italien** startete zunächst ein Werk nach den relativ langen Stillstandzeiten mit einer Preisreduzierung um -5 €/t, andere Werke folgten dem Beispiel. Im Laufe der Zeit nahmen die Preisreduzierungen jedoch auf bis zu -10 €/t zu. Auf dem **polnischen** Markt kam es zu Preisreduzierungen zwischen -5 €/t bis hin zu -8 €/t. Auf dem **tschechischen** Markt kaufte ein großer Verbraucher wegen eines Stillstandes keine Schrottmengen, die Stimmung war sehr gedämpft.

Schrottmarkt international

Türkische Importpreise für Schrotte blieben Anfang des Monats stabil. Verbraucher richteten ihre Aufmerksamkeit vornehmlich auf die Verladung im Oktober. Insgesamt rund 30 Schrottladungen kauften türkische Stahlwerke für den September und begannen vergleichsweise spät mit der Materialversorgung für Oktober. Für türkische Unternehmen bot eine mögliche Umstellung auf Nachwalzknüppel keine Entlastung bei ihren Produktionskosten. Chinesisches Material, mit relativ langen Vorlaufzeiten, lag preislich weiterhin bei 470-475 \$/t CFR Türkei. Selbst Knüppel aus der Schwarz Meer Region führten lediglich zur Erreichung der Gewinnschwelle.

Obwohl der Preisdruck sich in den USA etwas abmilderte und Frachtraten nachgaben, blieben Hafenspreise an der US-Ostküste unverändert. Viele US-Exporteure sahen sich nach alternativen Abnehmern um. Nordafrika ist mit Beginn der Bausaison ein bevorzugtes Ziel, was sich in den dort ansteigenden Überseefrachten widerspiegelte.

Politische und wirtschaftliche Turbulenzen in der Türkei, mit der Entscheidung eines türkischen Gerichts, die durch die größte Oppositionspartei gebildete Istanbuler Regierung abzusetzen, erschütterten kurzfristig den Markt. Dieser beruhigte sich aber umgehend. Die europäische Währung gewann währenddessen an Stärke. Zeitweilig lag der EUR/USD bei über 1,17 \$, weshalb Verkäufer Zurückhaltung äußerten. Schrottangebote verkleinerten sich, da europäische Exporteure aufgrund der Euro-Stärke gegenüber dem US-Dollar nur eingeschränkt Preise anpassen konnten. Untertieranten wurden weiterhin ermutigt, Materialien zu den Hafenlagern zu bringen. Einige Volkswirte sind der Meinung, dass die Stärke des Euro gegenüber dem US-Dollar bestehen bleiben könnte, da die neuen US-Verbraucher- und Erzeugerpreise aus August den Dollar voraussichtlich schwach halten. Demgegenüber dürfte die erwartete US-Leitzinssenkung die Stärke der Inlandswährung unterstützen. Im Nachgang begann sich der Euro gegenüber dem US-Dollar abzuschwächen, wohl auch aufgrund der anhaltenden politischen Unruhen in Frankreich. Gestützt wurde die Währung durch die entsprechende schwache Haltung des US-Dollars, was insgesamt zu einer vorläufigen Stabilität führte.

Ausblick

Aufgrund der beendeten Sommerstillstände war die vorher geschürte Erwartungshaltung zunächst euphorisch, verschlechterte sich zu einer lediglich optimistischen Stimmung, um anschließend mit den wahren Gegebenheiten konfrontiert zu werden. Auch wenn die Erwartungen bei vielen Schrotthändlern nach der Sommerpause eine andere war; belebende Impulse blieben aus. Es galt in diesem Monat: Menge vor Preis. Reduzierte Bedarfe einiger Werke, die teilweise sogar außerplanmäßige Stillstände ankündigten, trafen auf ein ordentliches Angebot. Viele Marktteilnehmer verspüren wenig Euphorie für die kommenden verbleibenden Monate. Fehlende Inlandsnachfrage und keine Aussicht auf eine Belebung des Exportmarktes führen zu einer perspektivlosen Zukunftsbetrachtung. Es wird von vielen verkannt, dass nicht nur die Stahlindustrie mit erheblichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu tun hat, sondern auch die Schrottwirtschaft. Finanzielle Schieflagen bis hin zu Insolvenzen prägen leider auch das Bild in der Schrottwirtschaft. Die politischen Akteure tun gut daran, jetzt wirklich im Schulterschluss ein Reformfeuerwerk zu entfachen.