



Immer wieder neue geopolitische Konflikte treiben Kosten nach oben

Schrottmarktbericht September 2026

Redaktionsschluss 17.09.2026

Allgemein

Mit einem eindringlichen Appell an die Politik und Wirtschaft eröffnete BDG-Präsident Markus Küpper den Gießerei-Tag 2026 in Göttingen. Zahlreiche Vertreter aus Industrie, Politik und Wissenschaft diskutierten über die Zukunft und Herausforderungen des Industriestandorts Deutschland.

Hohe Energiepreise, langwierige Genehmigungsverfahren, umfangreiche Bürokratie und steigende Arbeitskosten belasten die Wettbewerbsfähigkeit zunehmend, so stellte Küpper fest. Besorgt zeigte sich der BDG-Präsident über den Strukturwandel innerhalb der Branche. Sehr viele Gießereibetriebe verschwanden in den vergangenen Jahren vom Markt, verbunden mit erheblichen Arbeitsplatzverlusten. Millionen Arbeitsplätze in nachgelagerten Industriezweigen, wie dem Fahrzeugbau, dem Maschinenbau, der Metallindustrie, dem Bauwesen und der Elektroindustrie, seien direkt oder indirekt mit der Leistungsfähigkeit der Gießereien verbunden.

Positiv bezeichnete Küpper die zunehmende Gesprächsbereitschaft politischer Entscheidungsträger. Der Verband baue seine Interessenvertretung deutlich auf und führe intensive Dialoge mit Politik und Behörden auf nationaler und internationaler Ebene.

Zum Abschluss gab BDG-Präsident Küpper sein Bekenntnis gegenüber den Gießern ab: Die Gießereiindustrie ist ein unverzichtbarer Bestandteil der industriellen Wertschöpfung und spiele eine Schlüsselrolle für zahlreiche Zukunftsbranchen.

Schrottmarkt

Diskussionen um logistische Herausforderungen beherrschten den deutschen Schrottmarkt. Nach wie vor behindern niedrige Pegelstände den Schiffsverkehr, insbesondere für Schrotte, auf der vielbefahrenen Wasserstraße, dem Rhein. Material kommt erst gar nicht oder nur unter erschwerten Umständen zu den Schrottbetrieben. Auf der Ausgangsseite gestaltet sich der Materialabfluss als ebenso schwierig. Zusammenfassend ist festzustellen, die Schrottversorgung der Stahlwerke verläuft über den Wasserweg immer noch nicht störungsfrei. Einige Werke klagten zudem über starke Einschränkungen beim Schiffsversand von Fertigstählen.

Neben niedrigen Pegelständen stellen ein erhöhten Dieselfloater, der mittlerweile zwischen 10-20 Prozent liegen kann, sowie erhebliche Mauterhöhungen im Nachbarland Niederlande weitere Kostentreiber dar. Der größte Aufwand besteht darin, Material über einen wirtschaftlich vernünftigen Weg zu Abnehmern zu bringen, so berichtete ein Marktteilnehmer.

Neben dem Wasserweg und der Straße sorgt auch der Bahnverkehr für große Schwierigkeiten, insbesondere bei der Zustellung von Waggonen. Es scheint, nur der für die Bahngesellschaften lukrativere Ganzzugverkehr steht im Zentrum der Betrachtung, der für die Schrottwirtschaft wichtige Einzelwagen- oder Gruppenwagenverkehr wird gadenlos vernachlässigt.

Einige Branchenexperten gingen mit großen Preiserwartungen in den Monat September. Viele Stahlwerke, so wurde vermutet, starten nach den Sommerstilländen im Monat September richtig durch. Schlussendlich kam es aber anders als viele erwarteten. Der deutsche Schrottmarkt schloss den neuen Monat mit einer Seitwärtsbewegung ab, größtenteils zu unveränderten Preisen. Leichte Veränderungen resultierten aus marktabweichenden Preisverhandlungen im Vormonat.

Schrott in den Regionen

Schrottpreise im **Norden** blieben im Allgemeinen im September unverändert. Der Markt verfestigte sich nach gestiegenen Logistikkosten und zunehmender internationaler Schrottnachfrage. **Östliche** Stahlwerke kauften grundsätzlich auf unverändertem Niveau ein. Allerdings sahen sich einige Werke wegen der Preisbehandlung im Vormonat zu kleineren Preisaufschlägen veranlasst, je nach Region und Qualität um 2-3 €/t. Ein Werk hob den Preis gegenüber dem Vormonat um 5 €/t an. In direkten Nachbarländern zeigten sich höhere Preiszuwächse bei Schrotten. Der **Westen** vollzog bereits früh eine Seitwärtsbewegung, übernahm Preise aus dem Vormonat. Im **Südwesten** Deutschlands tat sich ein großer Schrottverbraucher zunächst schwer, gebeutelt durch angespannte Pegelstände, schloss dieser Preise auf unverändertem Preisniveau ab. Auch die **Region Saar** beendete die Einkaufsrunde gegenüber dem Vormonat mit unveränderten Preisen. Ein Werk soll sich in Kurzarbeit befinden, hat demnach nur geringe Schrottbedarfe. Im **Süden** kaufte ein Abnehmer zu unveränderten Preisen ein, bei niedrigeren Bedarfsmengen.

Schrott in den Nachbarländern

Französische Stahlwerke schlossen den neuen Monat mit unveränderten Schrottpreisen ab. Genauso agierte **Luxemburg**, das sich früh auf eine Seitwärtsbewegung festlegte. **Österreichische** Stahlwerke vollzogen bei allen Schrottsorten ebenfalls eine Seitwärtsbewegung. Die Bedarfsmengen in der **Schweiz** waren gut, bei ordentlicher Auslastung. Schrottpreise lagen im September bei unverändert. Einige Marktkenner wollen einen turnover bei den schweizerischen Stahlwerken ausgemacht haben.

Als **italienische** Stahlwerke im September wieder auf den Markt kamen, lagen sie mit Lagerbeständen ziemlich voll. Allgemein blieben Preise unverändert. Sie kauften nur geringe Mengen aus dem Ausland zu, mit minus 5 €/t. Ein Marktteilnehmer berichtete, es habe sich nicht viel im September geändert. In **Spanien** befindet sich der Inlandsmarkt in einer kritischen Nachfragephase. Stahlwerke beklagten sich über erhöhte Energiekosten, einige kürzten sogar Produktionsmengen. Die aktuelle Situation der niedrigen Wasserstände sorgte auch in Spanien für logistische Schwierigkeiten. Auf dem **polnischen** Markt stiegen Schrottpreise um umgerechnet 5-7 €/t. In der **Tschechischen Republik** fiel die Preiserhöhung etwas niedriger aus, lag zwischen 3-5 €/t.

Schrottmarkt international

Der türkische Importschrottmarkt startete ohne neue Abschlüsse oder signifikante Erwartungshaltung in den September. Anfang des Monats lag die tägliche Argus-Bewertung für die HMS 1/2 (80:20) bei 375 \$/t CFR Türkei. Anschließend kam es in der ersten Arbeitswoche zu einigen Abschlüssen. Ein niederländischer Exporteur verkaufte eine HMS 1/2 (80:20) für 370,50 \$/t und Bonusmaterial für 390,50 \$/t CFR Türkei.

In den ersten Wochen ging es in vielen Fertigstahlsektoren preislich nach oben, während Schrottpreise hinterherhinkten. Auf dem asiatischen Schrottmarkt setzte die japanische Kanto-Tetsugen Schrottexportausschreibung zwar ihren Abwärtstrend fort, das Äquivalent in US-Dollar stieg jedoch gegenüber August um 3 \$/t.

Türkische Stahlwerke begannen Oktoberladungen zu komplettieren. Schrotthändlern zufolge testeten US-Exporteure HMS 1/2 (80:20) Preise von 380-385 \$/t CFR Türkei. Diese Preisforderungen wurden gestützt durch höhere Fracht- und Abholpreise, begrenzte Schrottverfügbarkeit und alternative Absatzmärkte. In der ersten Septemberhälfte erhöhten türkische Stahlwerke inländische Schrotteinkaufspreise. Zu diesem Zeitpunkt lagen Preiserhöhungen der türkischen Werke zwischen 7-8 \$/t, ein Werk erhöhte Schrotte je nach Qualität sogar um bis zu 20 \$/t. Damit brachten sie lokale Preise in stärkeren Einklang mit Preiserhöhungen bei Importschrotten und Fertigmaterialien.

Mitte des Monats machte ein US-Verkauf einer HMS 1/2 (80:20) zu 395 \$/t CFR Türkei die Runde. Mehrere Marktteilnehmer forderten daraufhin einen Mindestpreis von 400 \$/t CFR Türkei für HMS 1/2 (80:20) Lieferungen.

Türkei – Preisentwicklung Stahlschrott-Importe vs. Betonstahl-Exporte 2021-2026

Preise in US-Dollar pro Tonne (USD/t)



Quelle: WSN, bvse | Eigene Darstellung | Stand: 15.09.2026

Tabelle 1: Preisentwicklung Stahlschrott-Importe vs. Betonstahl-Exporte 2021-2026

Gießereien

Obwohl das Pendel auf dem Gießereimarkt mehr zur positiven Seite zu schwingen schien, trübte sich die erwartete Erholung wieder ein. Branchenkenner berichteten, dass sich im August so gut wie keine Aktivitäten abzeichneten. Erst Mitte September, wenn die Urlaubszeit auch in den südlichen Bundesländern vorüber sei, wird sich wieder etwas bewegen, so die Meinung von Marktbeobachtern. Der Hoffnungsschimmer wurde in die folgenden Monate verschoben. Die aktuellen Angriffe auf die saudische Pipeline drücken erneut auf die ohnehin schon bestehende Energiekrise. Aussichten vernebeln sich zunehmend.

Ausblick

Das Marktbild im Oktober ist abhängig von der Auftragslage deutscher Stahlwerke, von der internationalen Nachfrage, insbesondere aus der Türkei, aber auch von den alternativen Märkten wie Asien und den MENA-Ländern, allen voran Ägypten und Marokko. Überschatten werden Handelsaktivitäten von den jüngsten Anschlägen auf die wichtige 1.200 km lange saudische Ost-West Pipelineverbindung, die Rohöl aus den östlichen Fördergebieten zum Hafen Yanbu am Roten Meer liefert. Sobald der Gedanke aufkommt, Energiemärkte könnten sich beruhigen, bringen neue Anschläge diesen wieder vollkommen ins Wanken. Als Folge steigen Unternehmenskosten, insbesondere energieintensive Logistikkosten. Es bleibt zu hoffen, dass sich die weltpolitische Lage schnellstmöglich beruhigt. Immer mehr Feuer breiten sich aus, die nicht mehr abschließend gelöscht werden können. Nicht nur in diesem übertragendem Sinne ist die Schrottwirtschaft gebeutelt, auch durch das ständige Entfachen von Bränden auf den Recyclingbetrieben, vornehmlich durch Lithium-Ionen Batterien, ist die Branche einem immer größer werdenden Risiko ausgesetzt.