



## Schrottmarktbericht Januar

### Untypisch

Redaktionsschluss 25.01.2019

### Rückblick

Mit Preisabschlägen von € 7,50 bis zu € 25 pro Tonne je nach Zeitpunkt des Abschlusses, des kaufenden Werks und der Sorte verlief die Preisentwicklung zum Jahresanfang 2019 anders als die den vergangenen Jahren. Üblich waren zum Jahresbeginn kurzfristige Preiserhöhungen, eine daraufhin einsetzende hohe Lieferbereitschaft des Handels und im Ergebnis rückläufige Preise schon im laufenden Monat. Eine Erholung erfolgte in der Regel erst im März. Zuletzt blieben die Preise im Januar 2009 unverändert, während sie in den übrigen Jahren gestiegen sind. In diesem Jahr konnten die inländischen Werke bis Mitte Januar die mangelnde türkische Nachfrage nutzen um beispielsweise den Scherenschrottpreis deutlich zu reduzieren. Im Durchschnitt nahmen die Abnehmer die Einkaufspreise für Altschrotte um € 16 bis € 25 pro Tonne und für Neuschrotte um € 10 bis € 20 pro Tonne zurück.

Im Süden und Südwesten reduzierten die Verbraucher bei verringertem Bedarf eines Werkes die Preise um € 10 bis € 25 pro Tonne, im Westen um € 5 bis 25 pro Tonne, im Norden und Nordwesten trotz höherem Bedarfs um € 15 bis € 25 pro Tonne und im Osten ebenfalls bei verringertem Bedarf eines Verbrauchers um € 16 bis € 25 pro Tonne.

Der Handel wies auf einen rückläufigen Zulauf an Altschrotten, vor allen Dingen aber Neuschrotten zu seinen Lägern hin; letzterer hat sich im Januar gegenüber den Vormonaten verstärkt. Dies hängt einerseits mit den rückläufigen Einkaufspreisen und der Jahreszeit zusammen, andererseits trübt sich insbesondere die Konjunktur im Automobilsektor ein. Das geringere Neuschrottaufkommen durchzieht die gesamte Angebotskette. Obwohl neben den erwarteten Nachfragebeschränkungen im Januar weitere unvorhersehbare Stillstände oder verringerte Schrottabnahmen bei bestimmten Verbrauchern den Bedarf reduzierten, befanden sich nach Angaben der befragten Marktteilnehmer Angebot und Nachfrage im Gleichgewicht.

### Nachbarländer

Der Schrottbedarf **italienischer** Stahlwerke aus Deutschland war nicht so hoch wie erwartet, denn die Lieferleistung der inländischen Schrotthändler war trotz eines Preisabschlags von € 30 pro Tonne sehr hoch. Daher diskutierten die Abnehmer nicht mit den deutschen Anbietern über die verlangten Preisnachlässe von rund € 20 pro Tonne für Altschrotte und rund € 15 pro Tonne für Neuschrotte. Die Transporte aus Deutschland waren durch die starken Schneefälle in den Alpen und Problemen im Bahnverkehr belastet. In **Frankreich** und **Belgien** reduzierten die Werke die Preise um € 25 pro Tonne. Der Verbraucher in **Luxemburg** bezahlte für Neuschrotte € 17 pro Tonne weniger als im Vormonat und für die Altschrotte je nach Sorte € 20 bis € 25 pro Tonne. In den **Niederlanden** sanken die Preise um durchschnittlich € 15 pro Tonne. Die Preise frei Tiefseelager zogen mit der verstärkten türkischen Nachfrage in der 3. und 4. Kalenderwoche wieder an. Die Abnehmer in der **Schweiz** kürzten die Importpreise bei reduziertem Bedarf um € 20 pro Tonne. Die Lieferbereitschaft der **polnischen** Schrottanbieter war verhalten, da die polnischen Schrottverbraucher ihre Einkaufspreise im Durchschnitt für Neuschrott bis zu € 10 pro Tonne und für Altschrott bis zu € 15 pro Tonne gesenkt haben. In **Österreich** sank der Preis für Neuschrott um rund € 10 pro Tonne und für Altschrott um ca. € 17 pro Tonne. Im **VK** scheiterten die Vorstellungen der Werke die Preise um rund € 25 pro Tonne senken zu wollen am Widerstand der Lieferanten. Durch die gute Nachfrage nach Schrott in Containern aus Drittländern sowie einem guten Bedarf von küstennahen Abnehmern lagen die Preisreduzierungen für Januar für Altschrotte bei € 15 bis € 23 pro Tonne und für Neuschrotte bei € 11 bis € 18 pro Tonne. Bei reduzierter Nachfrage senkten die englischen Gießereien ihre Einkaufspreise um rund € 10 bis € 12 pro Tonne.

### Gießereien

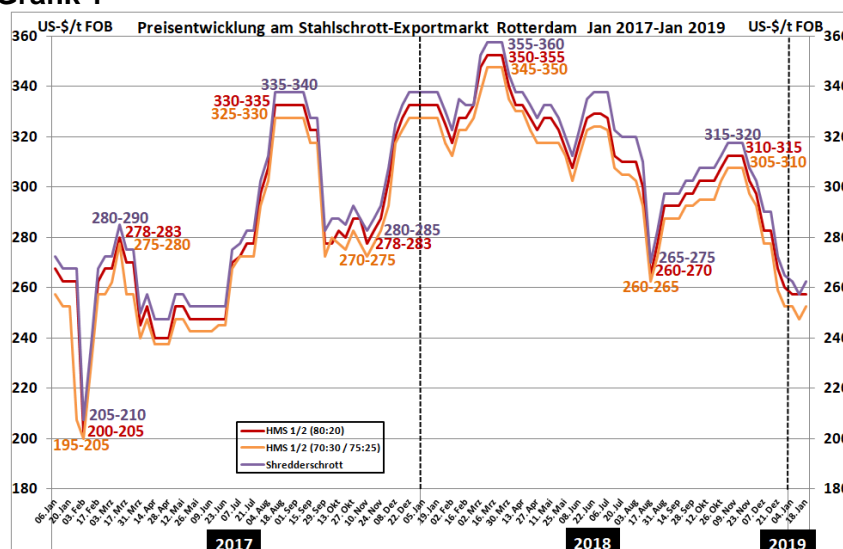
Die Nachfrage nach Gießereischrotten war im Berichtsmonat je nach Verbraucher unterschiedlich, da die Produktion zum Teil erst langsam wieder angelaufen ist. Die Preisabschläge im frei verhandelten Markt lagen im Januar je nach Sorte und Käufer bei € 10 bis € 20 pro Tonne. Deutlich spürbar war der

geringere Bedarf von Gießereien, die für die Automobilindustrie produzieren. Die aus verschiedenen Gründen rückläufigen Absatzmöglichkeiten der Automobilhersteller hinterlassen wie oben bereits erwähnt erkennbare Spuren in der gesamten Angebotskette.

### Exportmärkte

Durch eine starke Kaufzurückhaltung gelang es den türkischen Stahlwerken, die Schrottimportpreise von Dezember bis Mitte Januar deutlich zu senken. Absatzprobleme im Inland und in den Exportmärkten durch u.a. die zunehmende Abschottung der Zielländermärkte zwangen die Hersteller zu Stahlpreissenkungen. Der Plan, die Schrotteinkaufspreise entsprechend zu reduzieren, war jedoch nicht umsetzbar, da der Schrottbedarf weltweit hoch und der Schrottverbrauch in den Lieferländern nach wie vor gut ist. Zwar nutzten die Verbraucher weltweit das türkische Vorhaben um in ihren Heimatländern die Schrottpreise anzupassen, aber der Widerstand der Exporteure wuchs, da die Beschaffung zu den türkischen Preisvorstellungen kaum möglich war. Eine türkische Kaufwelle in der 4. Kalenderwoche führte insbesondere durch die gewünschten prompten Lieferungen zu einer durchschnittlichen Preiserhöhung von US-\$ 20 pro Tonne. Es kauften zudem hauptsächlich integrierte türkische Werke bessere Qualitäten und diese waren wegen der guten Absatzmöglichkeiten ihres Flachstahls bereit, mehr für den Schrott zu bezahlen. Wie nachhaltig die Entwicklung angesichts der unsicheren Lage auf dem Weltstahlmarkt ist, sei dahingestellt. Die größten Schrottabnehmer bleiben die türkischen Baustahlhersteller, die mit einer Marge zwischen Schrottpreis und Rebar-Verkaufspreis von derzeit US-\$ 160 pro Tonne nicht auf Rosen bettet sind. Ob der Stahlpreis steigt oder der Schrottpreis wieder sinkt ist noch unklar.

**Grafik 1**



### Aussichten

Angesichts der volatilen Märkte auf Grund unvorhersehbarer Einflüsse und des rauer werdenden Wirtschaftsklimas können sich die Perspektiven schnell ändern. Viele Marktteilnehmer gingen Anfang der 4. Kalenderwoche noch von unveränderten bis leicht fallenden Preisen im Februar aus. Am Ende der 4. Kalenderwoche zeichnete sich jedoch neben dem bekannten ein zusätzlicher Schrottminderbedarf bei einigen Verbrauchern für Februar ab, während die türkische Kaufwelle den Schrottabfluss aus Nordeuropa erhöhen wird. Stabile Preise sind daher genauso möglich wie weitere Preisreduzierungen. Werke, die früh und mit einem geringeren Abschlag gekauft haben, werden den Preis sicherlich anpassen. Entscheidend wird zudem sein, wie nachhaltig der Schrottbedarf der türkischen Werke sein wird. Die Weltstahlvereinigung (WSA) schätzt, dass in Deutschland die Rohstahlproduktion im vergangenen Jahr bei 42,44 Mio. Tonnen und damit um 2 Prozent bzw. knapp 860.000 Tonnen niedriger gelegen hat als 2017. Eine offizielle Bestätigung der Wirtschaftsvereinigung Stahl, die die Mengen eigentlich erhebt, steht noch aus. Laut den Zahlen von WSA erzeugten die deutschen Stahlwerke im ersten Halbjahr 2018 noch 21,83 Mio. Tonnen Rohstahl, während es im zweiten Halbjahr nur noch 20,61 Mio. Tonnen waren. Eine Konjunkturabschwächung ist spürbar und verschiedene Wirtschaftsforschungsinstitute sowie die Bundesregierung haben ihre Wachstumsprognosen für 2019 bereits auf 1,1 bis 1 Prozent revidiert. Möglich ist aber auch eine nur kurzfristige Delle.