



Schrottmarktbericht März

Wellenbewegungen

Redaktionsschluss 23.03.2021

Rückblick

Nach anfänglich schwierigen Verhandlungen boten die deutschen Stahlwerke ihren Schrottlieferanten im Berichtsmonat März Preiserhöhungen von durchschnittlich € 30 pro Tonne an. Mit dieser Erhöhung wurden die Reduzierungen, die im Februar erfolgt waren, weitgehend kompensiert. Die sehr hohen Erwartungen des Handels erhielten dennoch einen leichten Dämpfer, da zum Teil die Marktteilnehmer mit höheren Anpassungen gerechnet hatten. Laut Informationen aus dem Handel war die Nachfrage fast aller Werke zufriedenstellend.

Die drei Verbraucher im Osten Deutschlands passten ihre Preise bei einem normalen Bedarf je nach Werk und Sorte von €25 bis €40 pro Tonne an. Im Norden und Nordwesten lag die Bandbreite der Erhöhungen je nach Werk, Sorte und erzieltm Preis im Vormonat bei €25 bis €50 pro Tonne. Aus dem Westen Deutschlands wurde ebenfalls eine gute Nachfrage gemeldet, obwohl ein integriertes Werk keinen Zukaufbedarf aus dem Handel hatte. Trotz der unterschiedlichen Einkaufszeiten der Westwerke erreichten die Preise ein einheitliches Niveau. Mit den Verbrauchern im Südwesten und Süden Deutschlands gestalteten sich die Verhandlungen zum Teil schwierig und das Preisniveau vom Januar wurde nach Angaben von Händlern nicht immer erreicht, obwohl die Preisanpassungen bei bis zu €35 pro Tonne lagen. In den Einkaufspreisen der Saarwerke spiegelte sich ebenfalls das Januarniveau wider.

Laut Angaben aus Händlerkreisen ist der Zulauf an Altschrotten zu den Lägern im März saisonbedingt gestiegen, während sich das Angebotsdefizit bei den Spänen trotz hoher Preise nicht abgebaut werden konnte. Außerdem sind die Verbraucher nicht überall mit den gewünschten Neuschrottmengen versorgt worden. Einer der Gründe ist die immer noch suboptimale Auslastung vieler Automobilhersteller. Wegen unterbrochener Lieferketten müssen Feierschichten eingelegt oder wochenweise die Produktion unterbrochen werden. An den rückläufigen Mengen bei den Automobilschrottausschreibungen ist das Ausmaß ablesbar. Obwohl sich die Schrottnachfrage aus Drittländern im März gegenüber dem Vormonat spürbar verringerte, sorgte der hohe Schrottbedarf der europäischen Stahlwerke für die steigenden Preise im März.

Nachbarländer

Die angebotenen Preiserhöhungen **italienischer** Schrottverbraucher waren je nach Werk unterschiedlich und lagen bei rund €30 bis €35 pro Tonne. Die Einkaufspreise der Spezialstahlhersteller erreichten das deutsche Preisniveau, was die Lieferbereitschaft stärkte. Die inländischen Lieferanten kamen mit den wöchentlichen Preiserhöhungen, auf einen Aufpreis gegenüber Februar in Höhe von €30 pro Tonne. Aus Handelskreisen hieß es, dass sich die Betonstahlhersteller überwiegend mit inländischem Schrott versorgen konnten. In **Tschechien** erhöhten die Schrottverbraucher ihre Einkaufspreise um rund €20 pro Tonne gegenüber dem Vormonat, während die grenznahen deutschen Werke Preiserhöhungen von €30 bis €40 anboten. Die Corona-Beschränkungen beim Grenzübertritt führten zu Lieferverzögerungen. Möglicherweise hatten die polnischen Verbraucher auf die anhaltenden finanziellen Schwierigkeiten bei Liberty Ostrau spekuliert und ihren heimischen Lieferanten lediglich eine Erhöhung von €15 pro Tonne angeboten. Allerdings sind die Auftragsbücher bei Liberty nach wie vor gefüllt und die Produktion läuft normal, woraus ein normaler Schrottbedarf resultierte. Meldungen über knappe Rohstoffe sind jedenfalls nicht bekannt geworden. Die Werke in der **Schweiz** boten ihren inländischen Lieferanten um CHF30 pro Tonne höhere Preise als im Februar an und zeigten darüber hinaus eine lebhaftere Nachfrage nach Importschrotten, für die sie je nach Sorte und Werk die Preise um €20 bis €30 pro Tonne anhoben. In **Österreich** konnten die Schrottanbieter je nach Werk und Sorte €25 bis €35 pro Tonne mehr erzielen als im Vormonat. In **Frankreich** und **Belgien** entsprachen die Preisanpassungen bei guter Nachfrage denen in Deutschland. **Niederländische** Verbraucher erhöhten ihre Einkaufspreise je nach Sorte um €25 bis €40 pro Tonne. Erstaunlich schnell erledigte der Verbraucher in **Luxemburg** seine März Zukäufe. Die anfänglichen Preisvorstellungen, die leicht unter dem Preisniveau des Vormonats lagen, führten schlussendlich zu einem Aufpreis von bis zu € 40 pro Tonne über alle Sorten.

Gießereien

Der befragte Handel berichtete von einer sich weiter erholenden Nachfrage der Gießereien. Je nach Preisniveau des Vormonats und Sorte zahlen Gießereien, die an keinen Index gebunden sind, bis zu €30 pro Tonne mehr. Aus Gießereikreisen verlautete, die Belieferung mit Schrott sei ratierlich erfolgt. Die Feierschichten in der Automobilindustrie auf Grund fehlender Halbleiter belasteten die entsprechenden Zulieferer. Die wichtigen russischen

Roheisenanbieter versuchen nach wie vor ihre Preisvorstellungen durchzusetzen und die Verbraucher vermissen Verhandlungsbereitschaft.

Drittländer

Unerwartet entwickelte sich das Tiefseegeschäft. Die europäischen Exporteure konnten zwar im März hohe bereits seit Januar verkaufte Mengen verladen, aber in Ermangelung von Anschlussaufträgen zur Lieferung im April wurde das Türkeigeschäft schrittweise schwächer. In der Folge ließ die Nachfrage in allen anderen Absatzmärkten wie beispielsweise in Südostasien, auf dem indische Subkontinent oder in Nordafrika ebenfalls nach. Die Exporteure in den ARAG-Häfen reagierten bis zum Redaktionsschluss mit sinkenden Einkaufspreisen frei Tiefseelager von €25 bis €30 pro Tonne. Die Stimmung an den Rohstoffmärkten ist insgesamt nervös und im Berichtsmonat erhöhten die Schrottverbraucher, die sich im Tiefseemarkt bedienen, den Preisdruck. Den türkischen Werken gelangen Einkaufspreisreduzierungen um über US-\$40 pro Tonne. Der Ramadan beginnt am 12. April und endet am 11. Mai. Für diesen Zeitraum haben einige türkische Werke Instandhaltungsarbeiten angekündigt. Die Produktionsauswirkungen sowie der damit verbundene Schrottbedarf sind unklar. Ebenso unklar ist, ob die Bodenbildung bei den Preisen eingesetzt hat, wofür einiges spricht, zumal die Stahlnachfrage hoch ist. In der Türkei, in die im vergangenen Jahr nach vorläufigen Daten von Eurostat und SteelData über 63 Prozent der EU-Schrottexporte in Höhe von insgesamt 22,6 Mio. Tonnen geliefert wurden, sorgen sich die Marktteilnehmer um die Lira, der es unter anderem durch Entscheidungen des Präsidenten an Stabilität mangelt. Einen Vorgeschmack auf die Rolle des möglichen Schrottimportbedarfs chinesischer Stahlwerke gab es im Januar, als China sein Importverbot aufhob. Einige Werke begannen probenhalber geringe Mengen sowohl in Südostasien als auch in Europa zu kaufen. Schon diese im Prinzip homöopathischen Mengen stimulierten das Preisniveau. Letztendlich waren die Importe unter den gegebenen Umständen jedoch unwirtschaftlich. Man darf jedoch auf die weitere Entwicklung gespannt sein.

Optimismus verflogen

Durch die Abschwächung des internationalen Schrottmarktes haben sich Käufer und Verkäufer mehr oder weniger auf die Marktbeobachtung konzentriert. Abschlüsse sind rar, da weder die Verbraucher vom indischen Subkontinent noch die aus Nordafrika oder der Türkei im fallenden Markt zu früh einsteigen möchten. Angesichts des festen Stahlmarktes sollte die Schrotnachfrage bald wieder auf ein normales Niveau steigen. Im kommenden Monat wird im Inland mit einer guten Schrotnachfrage der europäischen Stahlwerke gerechnet. Folgt der Inlandsmarkt dem Tiefseemarkt zum jetzigen Zeitpunkt sind Preisreduzierungen die Folge.