



Schrottmarkt Rückblick 2022

01. Deutsche Schrottbilanz

Stahl

Mit 36,8 Mio. Tonnen Rohstahl produzierten die deutschen Stahlwerke im Jahr 2022 über 8 Prozent weniger als im Jahr 2021, als noch 40,2 Mio. Tonnen erzeugt wurden. Laut Angaben der Wirtschaftsvereinigung Stahl markiert diese Menge (mit Ausnahme des Corona-Jahres 2020) den niedrigsten Jahreswert seit 2009. Der vom bvse geschätzte Schrottverbrauch ist sogar um 10 Prozent gesunken, was einerseits auf die stark rückläufige Produktion der Elektro Stahlwerke zurückzuführen ist, andererseits mit einem geringeren Schrotteinsatz in den integrierten Hüttenwerken in Verbindung zu bringen ist. Der Rückgang erscheint, angesichts des Kampfes der Stahlindustrie um den Verbleib der Schrotte in Europa, etwas verwunderlich, da offensichtlich das Kostenargument stärker als das Umweltargument gewichtet wird. Der rückläufige Schrottzukauf vom Handel ist unter anderem eine Folge der von einigen Werken vorangetriebenen vertikalen Integration und der zunehmenden Kooperationsvereinbarungen mit den eigenen Abnehmern, die im Gegenzug zu den Stahlblechliefereien ihren Schrottenfall zurückgeben.

Die Stahlindustrie hatte während des vergangenen Jahres mit einer schwachen Stahlnachfrage zu kämpfen. Der konjunkturelle Aufschwung war nach der COVID-Krise schwach und erhielt einen deutlichen Dämpfer durch den Überfall Russlands auf die Ukraine, am 24. Februar 2022. Erneut wurden Lieferketten oder langjährig bestehende Geschäftsbeziehungen mit russischen oder ukrainischen Partnern durch den Krieg unterbrochen oder komplett zerstört. Insbesondere der Verzicht auf günstiges russisches Erdgas hat die Energiepreise überproportional ansteigen lassen und die Produktionskosten in die Höhe getrieben.

Tabelle 1: Deutsche Schrottbilanz

Deutsche Stahlschrottbilanz	2022	2021	Δ in %
Stahlschrottversand des Handels			
Zukauf der Stahlwerke*	13.167	14.637	-10,0
Zukauf der Gießereien*	2.880	2.630	9,5
Schrottversand Ausfuhr	7.805	8.800	-11,3
Versand insgesamt	23.852	26.067	-8,5
./. Einfuhr	4.363	5.033	-13,3
Versand aus Inlandsaufkommen	19.489	21.034	-7,3
Produktion			
Rohstahl insgesamt	36.849	40.241	-8,4
Oxygenstahl	25.852	28.150	-8,2
Elektrostahl	10.997	12.091	-9,0
Elektrostahlanteil in %	29,8	30,2	
Schrottanteil Rohstahlproduktion in %	45,8%	46,6%	
Eisen-, Stahl- und Temperguss	3.119	3.157	-1,2
Stahlschrottverbrauch			
für Rohstahl insgesamt*	16.881	18.765	-10,0
für Eisen-, Stahl- und Temperguss*	4.360	4.170	4,6
Stahlschrottverbrauch insgesamt	21.241	22.935	-7,4
Quellen 2022: Produktionszahlen: WV-Stahl, worldsteel, BDGuss vorläufig, Außenhandel: Stat. Bundesamt, Stand: März 2023, * Schätzungen bvse, BDSV, vorläufig, bvse-eigene Berechnungen, Tabelle: bvse , Stand 24.05.2023			

Guss

Der Produktionsrückgang bei den Eisen-, Stahl- und Tempergießereien ist im vergangenen Jahr gegenüber dem Vorjahr mit 1,2 Prozent moderat ausgefallen. Er ist laut Angaben des Branchenverbandes BDGuss vor allem auf die schwächere Nachfrage nach Komponenten im Automobilbau, nach Maschinenbauteilen und sonstiger Gusskomponenten zurückzuführen. Erfreulicherweise haben die Gießereien den Schrottzukauf vom Handel um 9,5 Prozent bzw. 250.000 Tonnen gesteigert. Da es keine ausreichenden

statistischen Auswertungen dazu gibt, geht der bvse jedoch davon aus, dass dies einem rückläufigen Roheiseneinsatz geschuldet ist. So war zum Beispiel der Roheisenbezug vom wichtigen russischen Handelsroheisenanbieter Tulachermet nicht mehr möglich und ukrainische Quellen hatten Lieferprobleme. Es mussten alternative Quellen erschlossen werden, was eine gewisse Zeit in Anspruch genommen hat. Außerdem führte die Nachfrage bei alternativen Anbietern zu deutlichen Preiserhöhungen. Im März erreichten beispielsweise die Beschaffungspreise in Brasilien ihr höchstes Niveau, mit durchschnittlich US-\$935 pro Tonne CIS für stahlwerksfähiges Roheisen, und sanken schrittweise bis Juni Monat für Monat um fast US-\$300 pro Tonne. Wer in dieser Zeit kein Roheisen kaufen musste und stattdessen seinen Schrotteinsatz erhöhen konnte, produzierte günstiger, denn die Schrottpreise entwickelten sich zwar ebenfalls im vorgenannten Zeitraum in die gleiche Richtung, aber nicht in dem Maße, wie die Roheisenpreise.

Stahlschrott

Laut den Daten des Statistischen Bundesamtes lag das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt in Deutschland um 1,9 Prozent über dem Wert des schwachen Vorjahres. Trotz der verschärften Material- und Lieferengpässe, der massiven Preissteigerungen bei einem Großteil der Warengruppen, einem anhaltenden Fachkräftemangel und der im Jahresverlauf nachlassenden Corona-Pandemie, konnte sich die deutsche Wirtschaft behaupten. Die wichtigste Wachstumsstütze stellte der private Konsum dar, der preisbereinigt um 4,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr gestiegen ist und damit fast das Vorkrisenjahr 2019 erreichte. Im Gegensatz dazu verlor bspw. die Bauindustrie preisbereinigt 1,6 Prozent an Volumen. Trotz der vorhandenen positiven Erholungseffekte lag der Schrotteingang beim Handel sowohl im Alt- als auch im Neuschrottbereich auf einem sehr niedrigen Niveau. Laut Angaben des VDA (Verband der Automobilindustrie) wurden im vergangenen Jahr in Deutschland 3,432 Mio. Pkw produziert, aber diese Menge lag immer noch um 26 Prozent unter der des Vorkrisenjahres 2019. Die Verbraucher zögerten Neuwagenkäufe hinaus, wodurch der Karosenschrottenfall deutlich geringer ausfiel als erwartet. Die Auslastung der Automobilindustrie begann sich erst zum Ende des Jahres 2022 bzw. am Anfang des Jahres 2023 zu verbessern, weil zum Beispiel die Versorgung mit den bis dahin fehlenden Halbleitern besser wurde. Sowohl der Schrotteinsatz als auch der Zukauf vom Handel sind im vergangenen Jahr kräftig gesunken. Der Schrottversand lag mit 23,85 Mio. Tonnen insgesamt um fast 9 Prozent unter dem Vorjahreswert und erklärt sich unter anderem aus den in **Tabelle 2** quartalsweise aufgelisteten Daten zur deutschen Rohstahlproduktion. Sie markieren die sehr unterschiedliche Beschäftigungslage im Verlauf des Jahres 2022 sowohl im Lang- als auch im Flachstahlbereich.

Tabelle 2: Dt. Rohstahlproduktion in 1.000 t quartalsweise

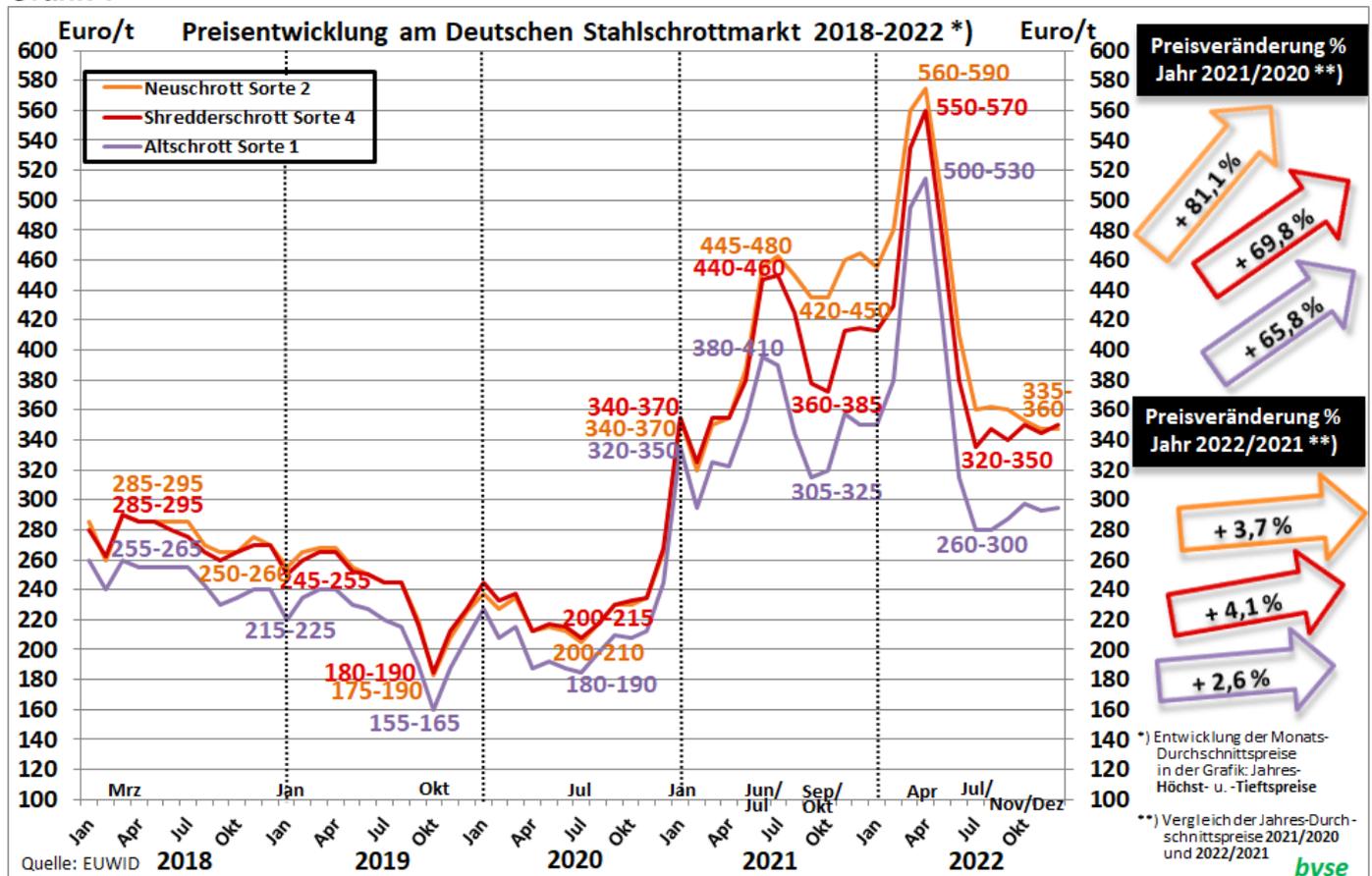
	Rohstahlprod.			davon			davon		
	gesamt			Elektrostahlprod.			Oxygenstahlprod.		
	2022	2021	± in %	2022	2021	± in %	2022	2021	± in %
Q-1	9.801	10.221	-4,1	3.115	3.164	-1,5	6.685	7.057	-5,3
Q-2	9.760	10.489	-7,0	3.106	3.349	-7,3	6.654	7.140	-6,8
Q-3	8.686	9.336	-7,0	2.420	2.827	-14,4	6.267	6.508	-3,7
Q-4	8.602	10.196	-15,6	2.356	2.752	-14,4	6.247	7.445	-16,1
	36.849	40.241	-8,4	10.997	12.091	-9,0	25.853	28.150	-8,2
Quellen: WV-Stahl gem. Pressemeldungen, eigene Berechnungen, Rundungsabweichungen									
Tabelle: bvse									

02. Schrottmarktentwicklung

Der Ausstieg aus der fossilen Energienutzung wird durch den Krieg in der Ukraine vor allem in Deutschland nun noch schneller vollzogen, dabei bleiben die Energiebeschaffung und die Energiepreise die Schlüsselfaktoren für das Wirtschaftswachstum. Das deutsche Schrottyear begann auf Basis eines stabilen Preis-niveaus. Unterstützt wurde es durch ein festes Schrottangebot, weil der Schrottzulauf zu den Lägern überschaubar war und die türkischen Schrottnachfrage virulent blieb. Im Nachhinein betrachtet, war das erste Quartal 2022 das stärkste des Gesamtjahres. Im Februar wurde der Mangel an schwerem

Stahlschrott und Neuschrott spürbar. Der Bedarf begann sich zu erholen, aber die Schrottbodyeschaffung konnte nicht mithalten, da die verschiedenen Krisen keinen normalen Lageraufbau zugelassen hatten und die Industrie produzierte mit angezogener Handbremse. Zu nennen ist hier die Automobilindustrie, die wegen Lieferengpässen bei Komponenten nur sehr eingeschränkt fertigen konnte. Der Schrottzulauf aus dem Maschinen- und Anlagenbau begann sich dagegen durch die gut gefüllten Auftragsbücher zu erholen. Die mit dem Krieg am 24. Februar ausgelöste Verunsicherung der Wirtschaftsbeteiligten führte zu einem steilen Preisanstieg, weil unklar war, welche Auswirkungen das Kriegsgeschehen auf die Rohstoffbeschaffung haben würde. Im März reagierten die deutschen Werke mit einem Preissprung bei den Schrotteinkaufspreisen von €60 bis €130 pro Tonne, je nach Sorte und Zeitpunkt des Abschlusses. Weltweit stiegen beispielsweise die Preise für Importroheisen aufgrund des Ausfalls der ukrainischen und russischen Lieferanten um bis zu US-\$400 pro Tonne an.

Grafik 1

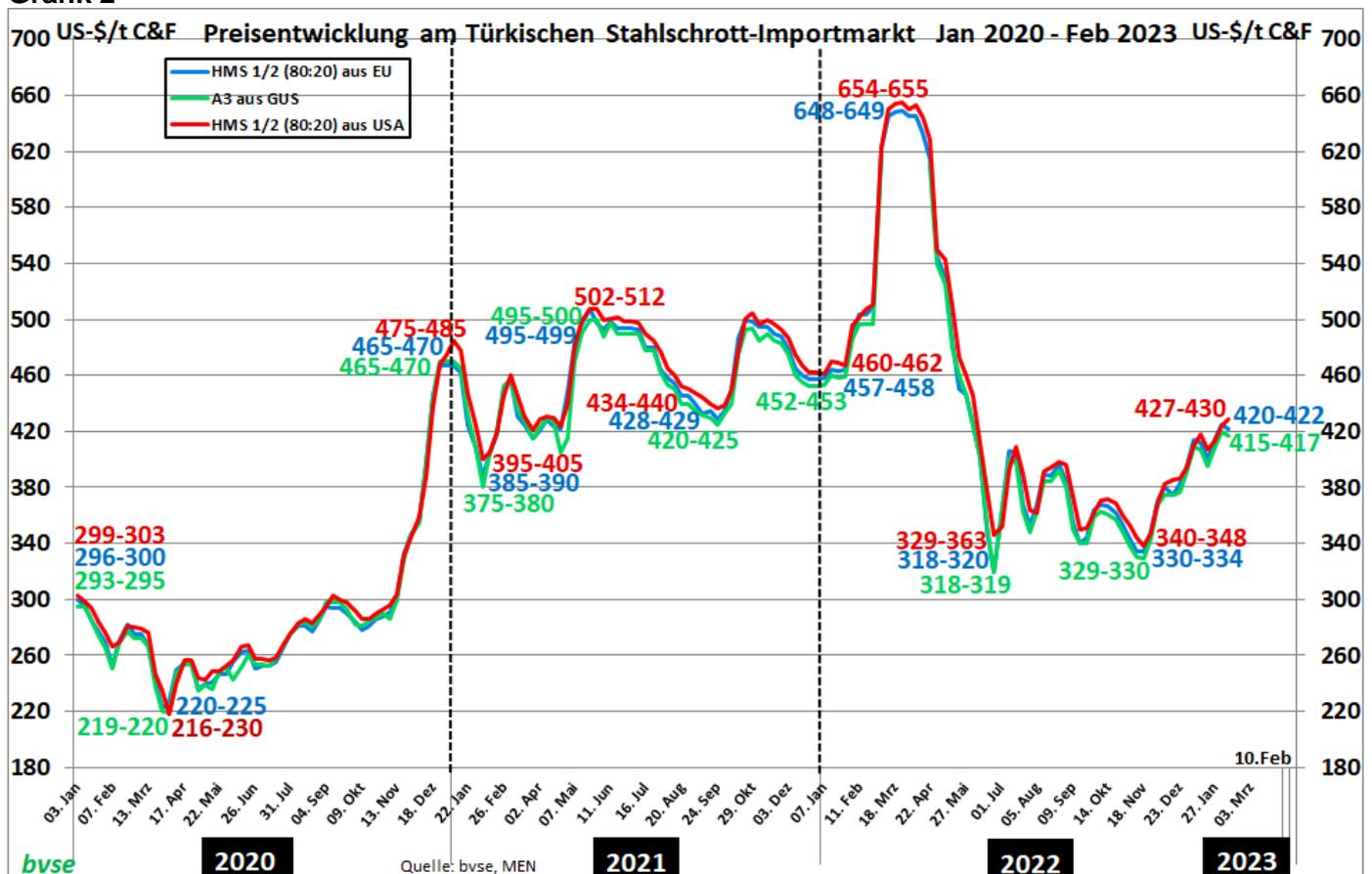


Im April des vergangenen Jahres erreichten die Schrotteinkaufspreise der deutschen Stahlwerke Spitzenwerte, da der Schrottbedarf im In- und Ausland hoch war, aber das Schrottaufkommen insbesondere bei den Neuschrotten nach wie vor nicht Schritt halten konnte. Ab Juni begann die Stahlproduktion infolge nachlassender Nachfrage sowohl in Europa als auch bei dem wichtigsten europäischen Schrottabnehmer Türkei zu sinken. Die Preisblase, die sich am Schrottmrkt im ersten und zweiten Quartal 2022 gebildet hatte, platzte und in Deutschland stürzten die Preise von April bis August je nach Sorte um €215 – 235 pro Tonne ab! Der drastische Preisverfall führte umgehend zu einer sinkenden Sammel- und Lieferbereitschaft, wodurch die Händler zum Teil Mühe hatten, ihre Lieferverpflichtungen einzuhalten. Zusätzlich musste sich der Handel mit logistischen Engpässen verschiedenster Art auseinandersetzen. Das Niedrigwasser wichtiger Wasserstraßen verteuerte und erschwerte die physische Bewegung der Waren. Das Problem wurde verschärft durch den staatlich verordneten Vorrang der Kohlelieferungen von Rotterdam zu den Kohlekraftwerken am Rhein. Um wegen der fehlenden Gasversorgung aus Russland die Strom- und Energiepreise niedrig zu halten, wurden die Kohlekraftwerke hochgefahren, zumal zusätzlich Strom

nach Frankreich geliefert werden musste, da dort wegen des Niedrigwassers die Kapazitäten der Kernkraftwerke gedrosselt werden mussten, weil die notwendige Kühlung Probleme bereitete. Die Frachtkosten verdoppelten sich in den entsprechenden Regionen und viele Frachtführer waren gar nicht mehr bereit, Schrott zu transportieren. Die Deutsche Bahn kam als Alternative nur sehr eingeschränkt infrage, da diverse Bahnstreckensanierungen den Umstieg verhinderten. Die Ankündigung der Deutschen Bahn, ab 2023 die Frachtpreise deutlich erhöhen zu wollen, traf auf völliges Unverständnis der Kunden angesichts der Probleme im Bahnverkehr. Beim eigentlichen Allheilmittel Straßenverkehr belastete der eklatante Fahrmangel einen Umstieg.

Im Laufe des Jahres 2022 bestimmte immer wieder die türkische Einkaufstaktik das Geschehen im europäischen Schrottmart. Sobald sich der weltgrößte Schrottimporteur aus dem Tiefseegeschäft zurückzog, war es schwierig, im europäischen Markt einen Gleichgewichtspreis zu finden.

Grafik 2



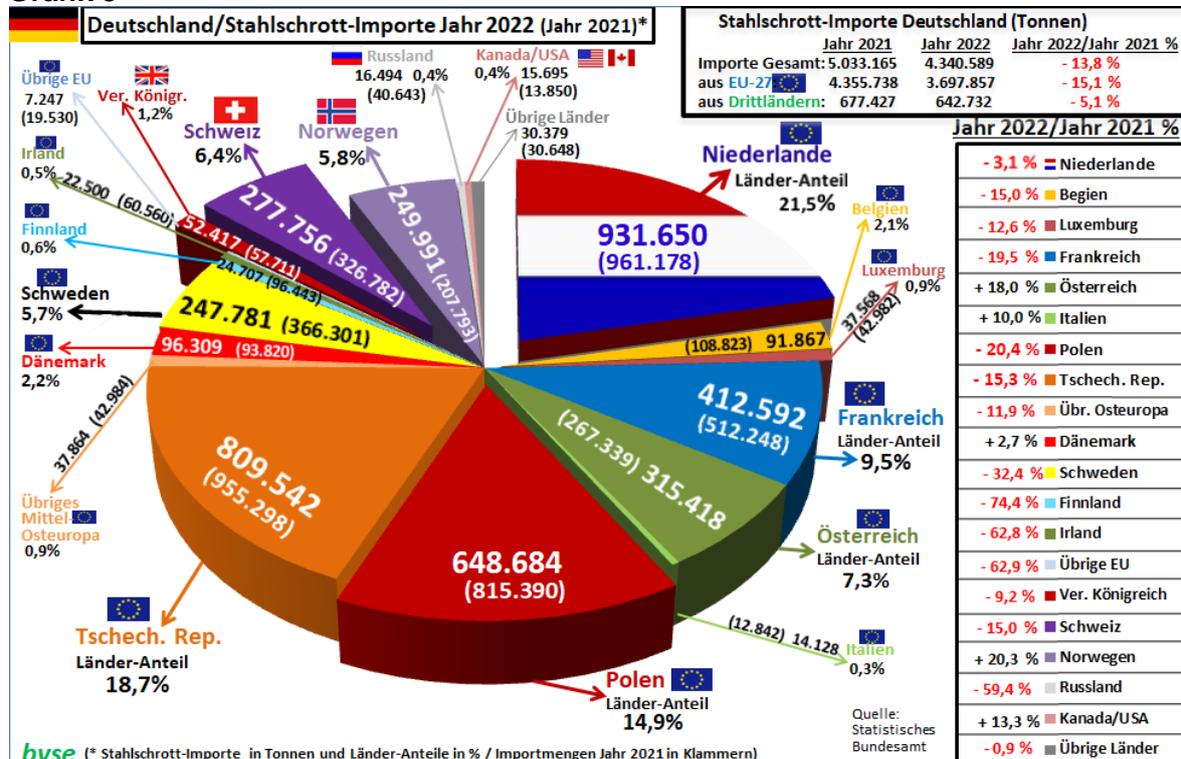
So ließen sich die türkischen Abnehmer im April sehr viel Zeit mit den vom Handel erwarteten Zukäufen zur Lieferung im Mai. Die Werke stiegen, laut der internationalen Fachpresse, am 7. April bei einem Spitzenpreis für die Sorte HMS 1/2 (80:20) aus Europa in Höhe von etwa US-\$645 pro Tonne aus den Verhandlungen aus und meldeten sich am 22. April mit einem Kaufpreis von US-\$576 pro Tonne jeweils CFR Türkei wieder zurück. Noch im März hatten sie ihre Einkaufspreise um US-\$140 pro Tonne erhöht und senkten sie innerhalb weniger Wochen um US-\$63 pro Tonne. Wie empfindlich die Marktteilnehmer auf Informationen aus dem türkischen Markt reagierten, zeigten die in der internationalen Fachpresse erwähnten Zukäufe russischer Knüppel durch türkische Stahlwerke zu besonders günstigen Konditionen. Es war unklar, in welchem Umfang diese Handelsgeschäfte stattgefunden hatten, aber die Meldungen darüber reichten den Nachfragern, um den Schrottpreis erfolgreich unter Druck zu setzen.

Insbesondere im zweiten Halbjahr belasteten die überproportional hohen Strom- und Gaspreiserhöhungen als Folge des Krieges in der Ukraine die Kostenstruktur vor allem der energieintensiven Stahlproduzenten. Staatliche Hilfen schafften nur zum Teil Erleichterung. Es lief an vielen Stellen nicht rund. Die Konjunkturabschwächung und die gleichzeitig anziehende Inflation belasteten erneut das Schrottaufkommen. Es kam zu Verwerfungen innerhalb des Schrotthändlermarktes, weil statt längerfristiger Planungen nur noch kurzfristige Entscheidungen gefordert waren und es immer schwieriger wurde, den passenden Zeitpunkt für eine Kauf- oder Verkaufsentscheidung zu finden. Das Altschrottaufkommen blieb im zweiten Halbjahr 2022 hinter den Erwartungen des Handels zurück, während sich das Neuschrottaufkommen verbesserte, zumal die Automobilindustrie Erholungstendenzen zeigte. Ab Juni drosselten vor allem die Elektrostahlwerke ihre Produktion im Vergleich zum Vorjahr zweistellig. Viele Verbraucher nutzten für die Produktion ausschließlich die günstigere Stromtarife an den Wochenenden oder nachts oder gingen wochenweise aus der Produktion. Die integrierten Stahlwerke schränkten die Roheisenproduktion ein und reduzierten die Rohstahlproduktion im Konverter. Der dadurch bedingt verminderte Schrottbedarf traf bis November auf ein schwaches Schrottangebot. Dennoch senkten die Stahlwerke im November nochmals ihre Einkaufspreise. Im Dezember nahmen die Inlandswerke nochmals die Preise leicht zurück, obwohl sich bereits eine steigende türkische Nachfrage abzuzeichnen begann, die zu einer Kaufwelle Anfang Januar führte.

03. Deutscher Schrottaußenhandel 2022

Laut den Daten des Statistischen Bundesamtes importierte Deutschland im vergangenen Jahr mit 4,3 Mio. Tonnen Schrott 13,8 Prozent weniger als im Jahr 2021, als 5,0 Mio. Tonnen Schrott eingeführt wurden. Die wichtigsten Lieferanten waren die Niederlande, gefolgt von der Tschechischen Republik, Polen und Frankreich.

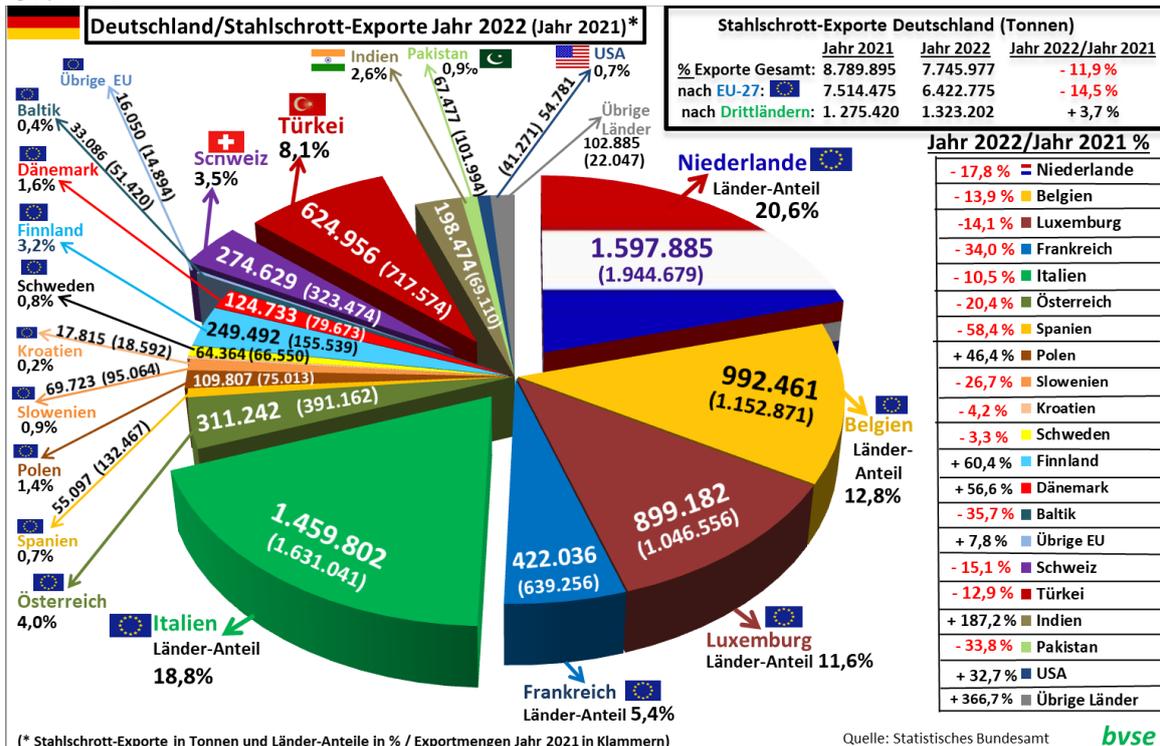
Grafik 3



Der Anteil der Importmengen aus den EU-Mitgliedsländern sank von 86,5 Prozent im Jahr 2021 auf 85,2 Prozent im vergangenen Jahr, während der Anteil der Exporte in den EU-Binnenmarkt von 85,5 Prozent

auf 82,9 Prozent fiel. Der Außenhandelsüberschuss reduzierte sich auf Basis der noch nicht endgültigen Daten des Statistischen Bundesamtes um 9,2 Prozent bzw. um 347.000 Tonnen auf 3,42 Mio. Tonnen. Die Exportmengen sanken im Vorjahr um knapp 12 Prozent von 8,8 Mio. Tonnen im Jahr 2021 auf 7,8 Mio. Tonnen. Die deutschen Schrottlieferungen in die EU Mitgliedsländer sind im Jahresvergleich um 14,5 Prozent gefallen und die Schrottbezüge aus dem EU-Binnenmarkt fielen sogar um 15,1 Prozent. **Grafik 3** und **4** zeigen die Entwicklung. Die wichtigsten Empfängerländer waren die Niederlande, Italien, Belgien und Frankreich.

Grafik 4

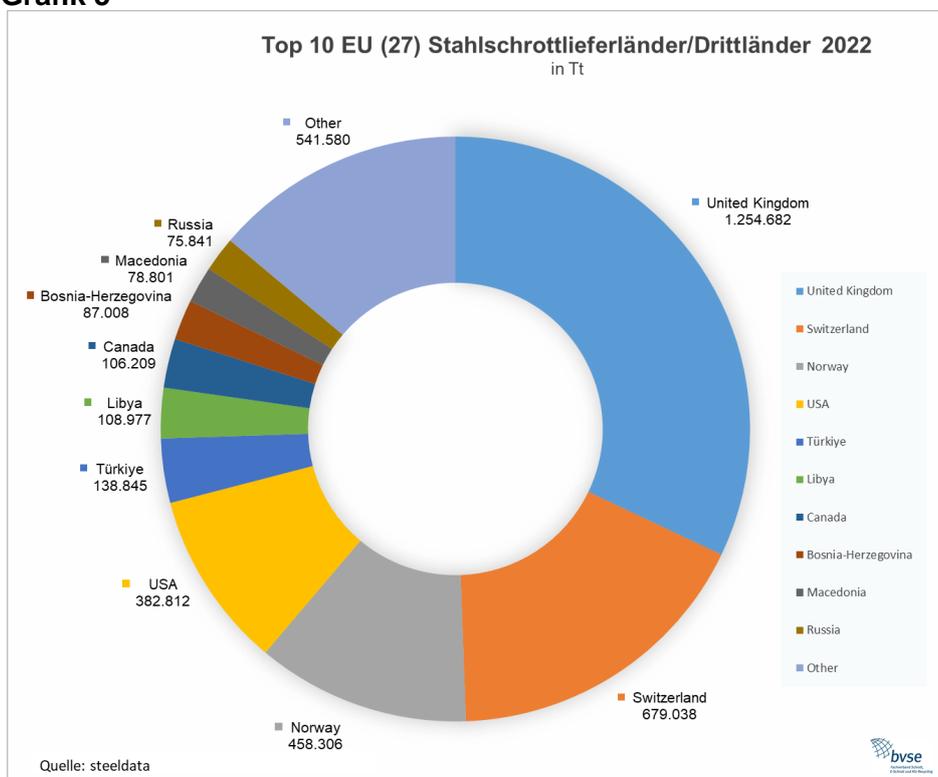


im Jahr 2022 an. **Grafik 5** zeigt die 10 wichtigsten Schrottlieferanten der EU (27) und **Grafik 6** die 10 Länder mit den mengenmäßig stärksten Rückgängen.

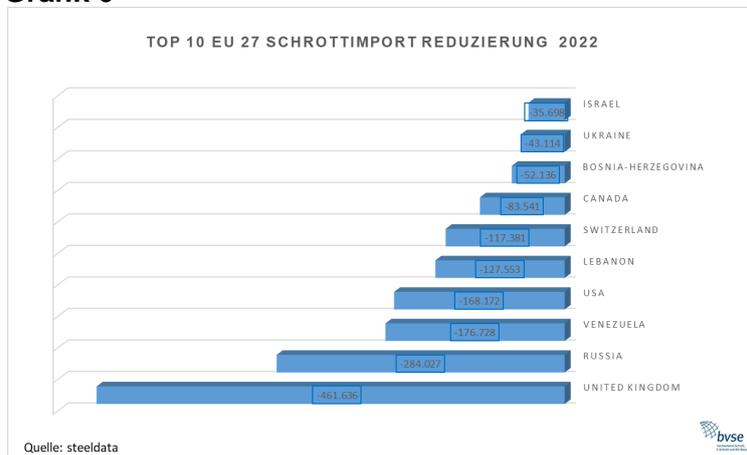
EU (27) Exporte

Die Schrottexporte der EU (27)-Länder lagen mit 17,521 Mio. Tonnen um 1,911 Mio. Tonnen niedriger als im Jahr 2021, als 19,432 Mio. Tonnen exportiert wurden. Die Länder der EU (27) reduzierten ihre Schrottausfuhren somit um 9,8 Prozent. Der Exportüberschuss reduzierte sich von 13,985 Mio. Tonnen im Jahr 2021 auf 13,609 Mio. Tonnen im Jahr 2022 bzw. um ca. 375.000 Tonnen. Um 19,5 Prozent bzw. um 2,547 Mio. Tonnen sanken die Liefermengen im Jahr 2022 an den wichtigsten Abnehmer des europäischen Schrotts, die Türkei, auf knapp 10,6 Mio. Tonnen. Ägyptische Werke reduzierten ebenfalls ihren Mengenbedarf aus der EU (-420.300 Tonnen), während die Schrottexporte nach Indien mit 1,372 Mio. Tonnen um 840.800 Tonnen gestiegen sind, vgl. hierzu **Grafik 7**. **Grafik 8** zeigt die 10 Länder mit den stärksten Lieferrückgängen.

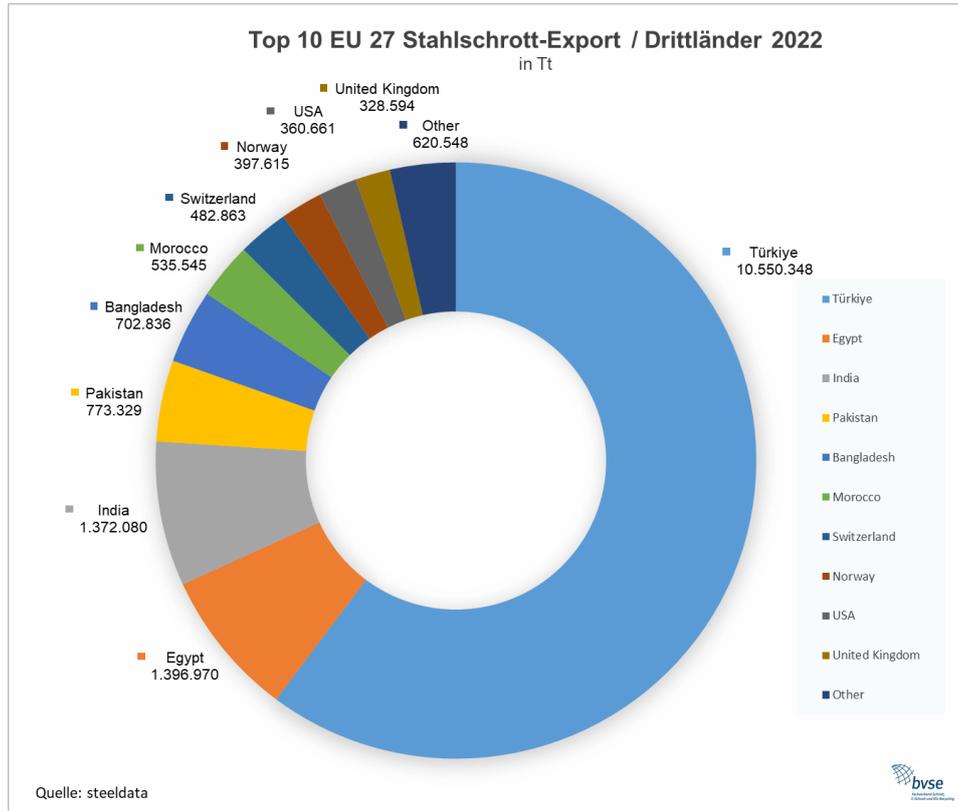
Grafik 5



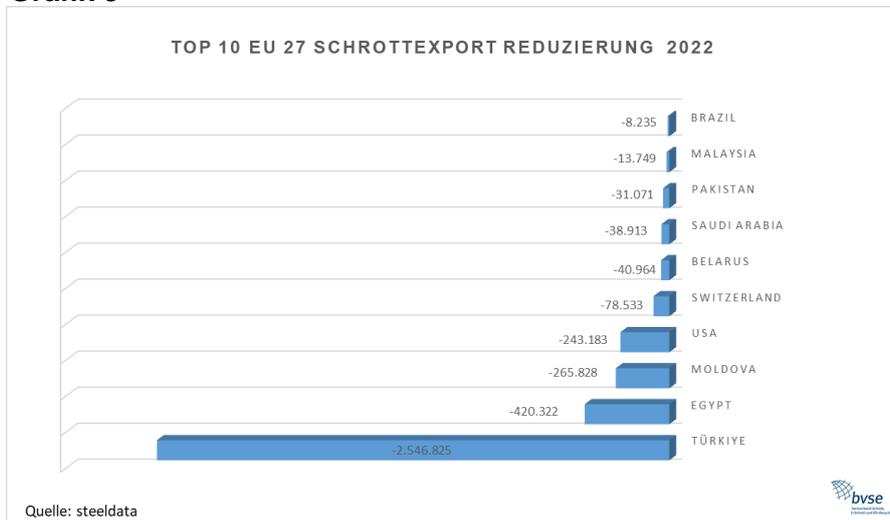
Grafik 6



Grafik 7



Grafik 8



05. Zusammenfassung

Die Schrottwirtschaft war mit den Ergebnissen des vergangenen Jahres, trotz der vielen nicht vorhersehbaren Bewegungen im Markt, weitgehend zufrieden. Vor allem im ersten Halbjahr boten sich ihr wirtschaftliche Möglichkeiten, von denen sie in der zweiten Halbjahreshälfte zehren konnte. Zudem gewährte der NE-Schrottmarkt gute Ausgleichsmöglichkeiten. Der Schrottzulauf zu den Lägern blieb während des gesamten Jahres unter den Erwartungen des Handels. Der Mangel an Neu- und Altschrotten erschwerte das Handelsgeschäft im Jahresverlauf. Das Vormaterial für die Aggregate blieb knapp und entsprechend teuer. Im Frühjahr lösten die türkischen Verbraucher einen regelrechten Exportsog aus und trieben die Preise nach oben. Der Absturz war gravierend und sorgte für einen holprigen Marktverlauf im zweiten

Halbjahr. Die gestiegenen Energie-, Personal-, Fracht- und Verwaltungskosten und nicht zuletzt die hohen krankheitsbedingten Ausfälle wegen Corona belasteten die Unternehmen in einem außergewöhnlichen Ausmaß.

Besonders herausfordernd ist und bleibt die Umsetzung des **Green Deal** der Europäischen Kommission. Dabei handelt es sich um ein Paket politischer Initiativen, über die bis zum Jahr 2050 Europa als erster Kontinent klimaneutral werden soll. Die Kommission hat eine Sturmflut an Gesetzen und Verordnungen ausgelöst, die das Handeln der Schrottwirtschaft erheblich beeinflussen und verändern werden. Dabei wird nicht nur der CO₂-Fußabdruck eine zentrale Rolle spielen. Vor allem das Marktgefüge verändert sich bereits merklich. Die energieintensive Stahlindustrie steht wegen der Umstellung auf eine klimaneutrale Produktion bis 2045 vor großen Herausforderungen. Um diesen zu begegnen, wird der Sekundärrohstoff Schrott eine wichtige, wenn nicht sogar die entscheidende Rolle spielen. Die Schrottlieferanten müssen mit ihrem Dienstleistungsangebot auf die sich ändernden Produktionsverfahren reagieren. Das betrifft nicht nur die eigenen Aufbereitungsprozesse, sondern auch die Logistik. Der Handel beginnt bereits die Veränderung im Marktumfeld zu spüren, da die Stahlerzeuger für die Sicherung ihrer zukünftigen Schrottbearbeitungsbedarfdeckung auf eine Rückwärtsintegration in der Angebotskette setzen oder – wie oben bereits beschrieben – Kooperationsvereinbarungen mit ihren Kunden vorantreiben. Darüber hinaus hält die Konzentration innerhalb der Branche unvermindert an und wird von der Seite her ihr Gesicht verändern.

Abzusehen ist, dass die aktuellen und noch zu erwartenden gesetzlichen Vorgaben entgegen ihrer eigentlichen Zielsetzung zusätzliche regulatorische Belastungen für alle Marktteilnehmer schaffen. Zum Erreichen der Klimaziele werden Verantwortlichkeiten und Risiken neu definiert. So ist das Lieferkettengesetz zum Beispiel ein zentraler Baustein, um die Verantwortlichkeiten entlang der gesamten Lieferkette zu teilen. Es besteht die Gefahr, dass die politisch gewollten massiven Veränderungen zu einer Deindustrialisierung unserer immer noch industriell geprägten Wirtschaft führen. Um dies zu verhindern, müssen Politik und Wirtschaft eng zusammenarbeiten und einen wirtschaftspolitischen Rahmen schaffen, der die in Europa vorhandenen Kräfte stärkt statt schwächt. Zweifelsohne gehört dazu eine funktionierende Metallschrottwirtschaft. In diesem Zusammenhang verfolgen wir die Novellierung der Abfallverbringungsverordnung äußerst kritisch. Die planwirtschaftlichen Tendenzen in der EU und ihren Mitgliedstaaten treten immer deutlicher zu Tage. Die Weigerung der Politik, die Vorgaben stoffstrombezogen zu formulieren, ist und bleibt ein schwerer Fehler. Mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln werden wir die Versuche, in weltweit funktionierende Märkte durch Einschränkungen des Sekundärrohstoffexports einzugreifen, abwehren.