

Ausgabe 23/2022 – 21.03.2022

## Ukrainekrieg führt zu Preissprüngen im März

- **Enorme Preissteigerungen auch bei Rohstoffen und Energie**
- **Lieferketten erneut unterbrochen (z. B. Kabelbäume)**
- **Ausbleibende Roheisen- und Stahllieferungen aus Russland, Belarus und der Ukraine sind Ursache für die wachsende Stahlproduktion in Westeuropa und in der Türkei**
- **Dadurch steigende Nachfrage nach Schrott, insbesondere Neuschrott; es wird schwierig sein, Roheisen durch Neuschrott zu ersetzen**
- **Die extremen Roheisenpässe werden zu sehr hoher Nachfrage nach Qualitätsschrotten führen**
- **Nach wie vor volle Auftragsbücher der Industrie – allerdings hoher Krankenstand**
- **Momentan noch Altschrott mit höheren Preisaufschlägen als Neuschrott – regional starke Unterschiede**

Der Ukraine-Krieg belastet die Konjunktur über höhere Unsicherheit, erneute Unterbrechung der Lieferketten und nochmals verteuerte Rohstoff- und Energiepreise. Mit der Dauer der Sanktionspolitik steigen zudem die Belastungen auch für die deutsche Wirtschaft. Zuletzt wurden die Sanktionen auf Güter des Eisen- und Stahlsektors ausgedehnt. Stärker verflochtene Branchen wie die Automobilindustrie, der Maschinenbau und die Metallbranche sind in höherem Maße betroffen. Die Bauindustrie warnt vor Produktionsstopps aufgrund von Materialmangel. Allein aus Russland werden 2021 6,2 Mio. t Stahlprodukte von den EU-27 Ländern importiert – ohne die USA- und Türkei mengen aus den drei Ländern. Rund 30% des Baustahls kommen aus Russland, der Ukraine und Weißrussland. Hinzu kommt der hohe Anteil von Roheisen (40% aus diesen Ländern) und weitere Legierungselemente wie Nickel und Titan.

Die innerhalb weniger Wochen dramatisch gestiegenen Öl- und Gaspreise bremsen die deutsche Wirtschaft zusätzlich. Vor allem energieintensive Branchen leiden unter dem Preisschock. Deshalb haben mehrere Wirtschaftsforschungsinstitute ihre Wachstumsprognosen für Deutschland nahezu halbiert.

Auch die Stahlindustrie spürt diese Krise. So haben die Lech-Stahlwerke die Produktion teilweise gestoppt – gegen den Protest der Kunden-, aus europäischen Nachbarländern wie

**ANSPRECHPARTNER**  
Daniela Entzian  
Geschäftsführerin  
T: +49 211 828953-25

**HERAUSGEBER**  
BDSV e. V.  
Berliner Allee 57  
40212 Düsseldorf  
T: +49 211 828953-0

 **BDSV**  
Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling-  
und Entsorgungsunternehmen e. V.

Italien und Spanien ist ebenfalls von Produktionsunterbrechungen in der Stahlindustrie zu lesen. Pressemeldungen zufolge werden die wirtschaftlichen Folgen des Ukrainekrieges zu einer schweren Belastung für thyssenkrupp. Der Konzern setzt die Prognose für das laufende Geschäftsjahr hinsichtlich des freien Mittelzuflusses aus. Allerdings berichten andere Stahlproduzenten über Vollausslastung und erhöhen die Preise drastisch, z.B. HRC Preise um mehrere 100 USD. (Nucor in den USA hat für Q1 2022 eine Gewinnexplosion vorhergesagt). In der Automobilindustrie stehen erneut Bänder still. Dieses Mal weil, zusätzlich zu Halbleitern, Kabelbäume aus der Ukraine fehlen. Darunter leidet zunehmend auch die Zulieferindustrie. Diese Entwicklungen haben negative Folgen für das Schrottaufkommen in den kommenden Monaten.

Unterstützt wird dieser Schrottengpass durch den andauernden Krieg in der Ukraine und durch die Sanktionen gegen Russland als Hauptlieferant neben der Ukraine. Zudem sind die weltweiten Lieferketten für Roheisen, das sowohl von Stahlwerken als auch von Gießereien abgenommen wird, unterbrochen. Dies führt auch in Deutschland zu einer überproportionalen Nachfrage der Stahlwerke und Gießereien nach guten Schrottsorten als Substitut für Roheisen.

Die Unsicherheit im Markt und die starken Preisanstiege im Exportmarkt verzögerten ab Ende Februar die Preisverhandlungen mit den Abnehmern und führten zu einer großen Preisspanne je nach Sorte und Qualität mit starken regionalen Unterschieden. Besonders Altschrotte werden wegen des hohen Exportbedarfs mit hohen Aufschlägen gehandelt, sodass sich die Schere zwischen den Preisen für Altschrott und für Neuschrott wieder etwas schließt. Dies wird sich vermutlich – wie schon in den USA – in den kommenden Monaten wieder umkehren (s.o., in den USA liegen die Neuschrottpreise schon über 700 USD/t).

#### Die Regionen im Einzelnen:

- Im **Westen** war der Umfang der getätigten Geschäfte niedriger als erwartet. Die Abschlüsse der Großverbraucher erfolgten schon im Februar mit moderaten Preiserhöhungen von 10 – 15 €/t. Bei weiteren Verbrauchern, die später abgeschlossen haben, mussten die Preise um 60 – 90 €/t angehoben werden, je nach Sorte und Qualität.
- Auch im **Norden** wurden höhere Verkaufspreise erzielt. Je nach Sorte und Qualität um 60-90 €/t. Allerdings wurde durch die hohen Preise eine niedrigere Nachfrage der Werke beobachtet.
- Aus dem **Süd-Westen** wird von einer teils schwachen Mengenabnahme berichtet. Auch die Verfügbarkeit von Schrotten sei schlecht. Viele Betriebe der Automobilindustrie sind wieder in Kurzarbeit. Auch die Zulieferindustrie ist betroffen. Stahlbleche haben oft lange Lieferzeiten. Die Preissteigerungen bei Schrott liegen trotzdem je nach Sorte und Qualität

bei 80-100 €/t. Die Transportkosten sind stark gestiegen. Öl- und Gaszuschläge haben sich mehr als verdoppelt.

- Im **Süden** kommt es immer wieder zu Unterbrechungen der Stahlproduktion aufgrund der hohen Energiepreise. Zudem werden Lagerbestände abgebaut. Die Preise für Schrott wurden dennoch um 50 bis 90 €/t je nach Sorte und Qualität angehoben.
- An der **Saar** kommt es im März zu Preisanhebungen bei Altschrott um bis 100 €/t je nach Sorte und Qualität. Bei Neuschrott liegt die Preisanhebung zwischen 70 und 75 €/t. Die Versorgung mit Schrotten ist gut. Der Bedarf ist ebenfalls zufriedenstellend.
- Die Werke im **Osten** haben einen sehr guten Bedarf. Die Abschlüsse haben relativ spät stattgefunden. Preisanhebungen vom 60 bis 120 €/t wurden von den Verbrauchern akzeptiert.
- In den **Benelux-Ländern und in Frankreich** zeichnen sich ähnlich hohe Preissteigerungen (60 – 80 €/t je nach Sorte und Qualität) wie in Deutschland ab. Infolgedessen ist eine geringere Kaufbereitschaft spürbar. In **Spanien** bleiben die Preise unverändert zum Vormonat. Die Werke geben vergleichsweise niedrige Kaufangebote ab und agieren defensiv. Das Interesse der Verkäufer aus dem Ausland ist daher gering.
- Die Abschlüsse mit den Werken in **Italien** haben im März sehr lange gedauert. Einige Werke hatten ihre Produktion aufgrund hoher Strompreise unterbrochen. Inzwischen sind die Preisspitzen überwunden und alle Werke produzieren wieder. Die Schrottpreise wurden um 60 bis 90 €/t angehoben. In Italien werden sich bei Qualitätsschrotten die Ausfälle von Roheisenlieferungen aus den Krisenländern auswirken.
- In der **Schweiz** hat sich ein Verbraucher hauptsächlich aus dem Inland eingedeckt bei etwas geringerer Betonstahlproduktion. Ein weiterer Verbraucher war normal auf dem Markt. Die Preisanhebungen bei Altschrott liegen zwischen 80 und 100 €/t. Bei Neuschrott bei rund 80 €/t je nach Sorte und Qualität.
- Aus **Polen** wird von einem guten Bedarf berichtet. Die Werke haben sich dem hohen Preisniveau auf den Weltmärkten angepasst. Die Baustahlproduzenten haben volle Auftragsbücher. Es kommt zu Preisanhebungen von 100 – 130 €/t. Auch aus **Tschechien** wird von einem guten Bedarf berichtet. Die Preisanhebungen liegen dort bei 100 – 110 €/t.

#### **Gießereien:**

Der Krieg in der Ukraine und die fehlenden Roheisenlieferungen aus der GUS Region führen zu enormen Preissteigerungen, welche für die Gießerei-Industrie neben der Sorge vor Versorgungsengpässen auch zu einer weiteren Anspannung der Liquidität führen. Die Nachfrage konzentriert sich daher auf gute, aber knappe Schrottqualitäten. Zwar waren zu Monatsbeginn

noch Abschlüsse mit +20 bis +30 €/t möglich. Doch im weiteren Verlauf des Monats ist es zu Preisanhebungen von rund 80 €/t je nach Sorte und Qualität gekommen. Die Auftragslage der Gießereien ist gut bis sehr gut.

#### **Tiefseemarkt:**

Durch den Krieg in der Ukraine und die Sanktionen gegen Russland wurden bestehende Handelsströme nachhaltig gestört. Die Türkei profitiert von dem Ausfall der Wettbewerber Ukraine, Russland und Belarus im Halbzeug und Langstahlmarkt. In der Folge ließ eine erhöhte Nachfrage im Exportmarkt nach türkischen Lieferungen die Preise für Betonstahl und Knüppel deutlich ansteigen. Die Ukraine fällt auch als wichtiger Roheisenlieferant der Türkei aus. Im vergangenen Jahr hat die Türkei ihre Roheisenimporte aus der Ukraine um 8,8% auf 296.000 t (25% der türkischen Roheisenimporte) gesteigert. Der führende Roheisenlieferant der Türkei ist Russland mit einem Anteil von 45%. Daher konzentriert sich die Türkei zunehmend auf Schrott als Substitut. Entsprechend rasant entwickelt sich die Nachfrage der Türkei nach Schrott im Tiefseemarkt. Es kommt zu rekordhohen Preissteigerungen seit Anfang März von 146 USD/t für europäische Lieferungen von HMS 1&2 (80:20) in die Türkei. In der Spitze werden über 660 USD/t cfr erreicht.

Russland und die Ukraine sind auch die wichtigen Roheisenlieferanten der USA, die zusammen mehr als 60 % der gesamten US-Importe seit 2018 ausmachen. Allein im Jahr 2021 importierten die USA insgesamt 6.021.549 t Roheisen - 2.066.786 t aus Russland und 1.682.137 t aus der Ukraine. Der Ausfall dieser Lieferungen und massive Preissteigerungen bei Anbietern aus Brasilien (+ 250 USD/t innerhalb einer Woche), die witterungsbedingt unter Lieferschwierigkeiten leiden, führt in den USA im März ebenfalls zu einem gravierenden Anstieg der Schrottpreise und zu einem Run auf Neuschrott. Von Preissteigerungen bis zu 195 USD/t wird berichtet. Die geringeren Roheisenlieferungen aus Russland nach Asien stützt auch dort die Schrottpreise. Japan hat z. B. sowohl die Inlandpreise als auch die Exportpreise deutlich erhöht. Der kurzfristige Ausblick in Asien ist durchaus positiv. Allerdings drücken Sorgen über mögliche Auswirkungen neuer Covid-Lockdowns in China auf die Stimmung.

#### **Logistik**

Die Frachtraten im Tiefseemarkt haben sich in den letzten Wochen noch einmal verteuert, scheinen sich aber inzwischen etwas stabilisiert zu haben. Hier sorgt der starke Dollar für einen Ausgleich.

Im Inland haben sich die Transporte auf allen Verkehrsträgern stark verteuert. In der Binnenschifffahrt führt die anhaltende Trockenperiode zu niedrigen Pegelständen, die deutlich unter dem langjährigen Durchschnitt liegen. Die Waggonverfügbarkeit bleibt weiterhin angespannt. DB Cargo kündigt höhere Preise an. Hohe Kraftstoffpreise verteuern den Straßenverkehr.

Hinzu kommt ein coronabedingt hoher Krankenstand, der vielerorts zu Personalengpässen führt.

### **Ausblick**

Auch im kommenden Monat ist mit einer sehr stabilen Nachfrage nach Stahlschrott zu rechnen. Ferienbedingt, wegen weniger Arbeitstagen und anhaltendem hohen Krankenstand, wird die Produktion der Entfallstellen im Vergleich zum März stark zurückgehen. Der Schrottentfall wird schätzungsweise bis zu 25% niedriger sein als im März.

Die Auftragslage der Stahlwerke dürfte aufgrund der fehlenden Stahlimporte aus der GUS weiterhin hoch sein.

Sorgen bereiten auch die Nachrichten über neue Covid-Lockdowns in China, welche die internationalen Lieferketten noch nachhaltiger stören könnten als der Krieg in der Ukraine.

Der April wird ein schwieriger Monat werden.

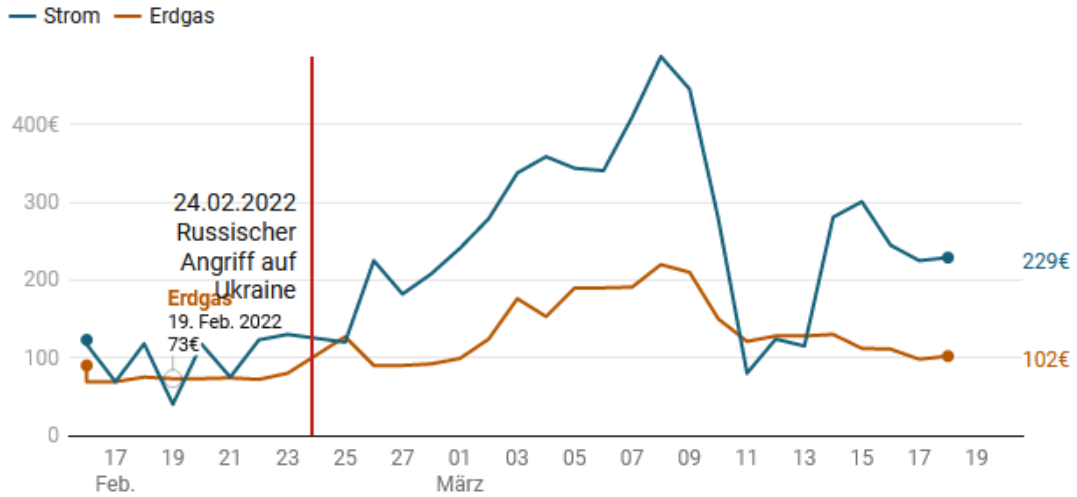
Fazit:

- extremer Roheisenengpass
- schwacher Neuschrottentfall
- hoher Qualitätsschrottbedarf in der EU 27, der Türkei und den USA
- Wegfall der Stahlimporte aus den Kriegsländern
- Logistik-Probleme
- hohe Energiekosten

**Infografiken zur Preisentwicklung für Strom und Diesel Kraftstoff, s. S. 6**

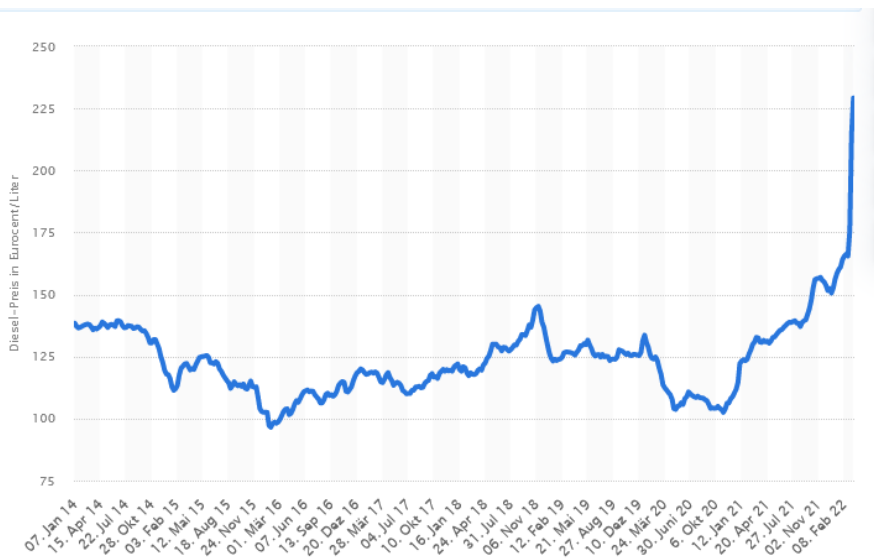
### Preisentwicklung für Strom

Preisentwicklung am Spotmarkt | Day Ahead Auction | Preise European Power Exchange pro Tag in Euro pro Megawattstunde [EUR | MWh]



Quelle: <https://strom-report.de/strompreise/strompreisentwicklung/>

### Durchschnittlicher Preis für Diesel-Kraftstoff in Deutschland bis 2014 – 15.03.2022



Quelle: Statista.com