



Versorgungsschwierigkeiten durch extremes Niedrigwasser

Schrottmarktbericht Juli 2026

Redaktionsschluss 27.07.2026

Allgemein

Die deutsche Industrie steht vor einer der größten Herausforderungen in ihrer Geschichte: Produktion klimaneutral gestalten, Investitionen sichern und sich gleichzeitig im internationalen Wettbewerb behaupten. Mit dem Europäischen Emissionshandel (ETS 1) wollte die Europäische Union 2005 genau diesen Drahtseilakt ermöglichen. Zwischen 2012 und 2018 kostete ein Zertifikat meist unter zehn Euro, heute liegt der Preis bei rund 80 EUR pro Tonne CO₂. Eine schrittweise sinkende Zertifikatsverfügbarkeit und steigende CO₂-Preise schaffen Anreize, Emissionen schneller zu mindern. Seit Einführung im Jahr 2005 reduzierten sich Treibhausgasemissionen im europäischen Sektor um rund 50 Prozent.

Die EU hat Reformvorschläge für den Emissionshandel für die Jahre 2031 bis 2040 vorgelegt. Demnach sinkt die Gesamtmenge an CO₂-Zertifikaten, die sich noch ab 2031 im Markt befinden, langsamer in der anstehenden Handelsperiode. Es bleibt jedoch kritisch zu beobachten, ob dieses Mehrangebot an Zertifikaten dazu führt, dass der CO₂-Preis nicht schnell genug steigt, Geschäftsmodelle für die Industrietransformation erschwert und sogenannte Frontrunner erheblich benachteiligt. Diese erhalten, sozusagen als Kompensation für ihre bisher verfolgten Anstrengungen, freie Zuteilungen.

Es bleibt eine Gratwanderung zwischen der kalkulierbaren Wirtschaftlichkeit grüner Technologien und kurzfristiger Entlastung für unter Druck stehenden Branchen und Unternehmen, so konstatierte Dr. Katharina Schubert, Geschäftsführerin von NRW.Energy4Climate.

Positiv zu werten ist: Einnahmen sollen gezielter an die Industrie zurückfließen, um die Transformation zu finanzieren. Dennoch, die Veränderung des linearen Reduktionspfades führt zu einer Mehremission von insgesamt fast zwei Gigatonnen CO₂. Das muss im Blick behalten werden und auf andere Weise kompensiert werden, denn das Klima verhandelt nicht, so merkte Schubert an.

Es handelt sich bei dem Vorhaben der EU-KOM um einen Entwurf, der an die EU-Mitgliedstaaten und das EU-Parlament übermittelt wurde. Bis Ende 2026 sind demnach Änderungen möglich, um daraus einen Beschluss zu fassen.

Schrottmarkt

Der Binnenmarkt schloss sich im Juli dem zunächst kontinuierlich schwächer werdenden Exportmarkt an. Verbunden mit reduzierten Inlandsbedarfen, die überwiegend aus den alljährlichen Sommerstillständen resultieren, bei denen Wartungs- und Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden, sowie durch Revisionsarbeiten, verringerte sich die Schrottnachfrage in diesem Monat deutlich.

Für Gesprächsstoff sorgte das starke Niedrigwasser in zahlreichen Flüssen, darunter auch im viel befahrenen Rhein. Einige Schiffe konnten nur die Hälfte oder ein Drittel ihrer Normalfracht transportieren, teilweise kam der Schiffsverkehr sogar vollständig zum Erliegen. Andere Verkehrsträger, wie der seit langer Zeit geplagte Bahnverkehr oder der Straßenverkehr, sind nicht in der Lage, für Entspannung zu sorgen und Transportmengen zu übernehmen. Zum Niedrigwasser kommen die jüngsten Ölpreissteigerungen hinzu, hervorgerufen durch den wieder stärker entfachten Nahost-Konflikt. Dies hat zur Folge, dass einige Frachtrelationen um das Drei- bis Vierfache anstiegen. Auch Containerfrachten sind in kürzester Zeit wieder stark angestiegen, verteuerten Exportrelationen deutlich.

Unkalkulierbare Logistikkosten erschweren zum einen den Zulauf an Schrotten zu den Lagerbetrieben, verhindern auf der anderen Seite aber auch Lagermengenabflüsse zu Verbrauchern, insbesondere wenn

Mengen gewöhnlich über den Schiffsraum abfließen. Im Juli lagen Preisabschläge bei Schrotten allgemein zwischen 20-25 €/t.

Schrott in den Regionen

Preisabschläge im **norddeutschen** Bereich lagen überwiegend bei 20 €/t. Die Bedarfsmengen waren aufgrund von Sommerstillständen gedämpft. Im **Osten** bewegten sich Preisabschläge zwischen -14 €/t bis hin zu -30 €/t, abhängig von der Bedarfssituation der Verbraucher. Im **Westen** fanden Werksabschlüsse frühzeitig in einer Preistrage von -5 €/t bis -7,50 €/t statt. Durch den im Monatsverlauf weicher gewordenen Markt entstand ein preislicher Nachholeffekt, den die Werke Ende des Monats einlösen werden. Verbraucher berichteten von einer ausreichenden Schrottversorgung bei reduziertem Werksbedarf. Ein Stahlwerk führt gegenwärtig eine Hochofenrevision durch. Problematisch ist die Erzversorgung durch das Niedrigwasser im Rhein, wodurch Produktionsmengen gedrosselt wurden. Im **Südwesten** fielen Schrottpreise um 20-25 €/t. An der **Saar** lagen Preisabschläge in gleicher Bandbreite zwischen 20-25 €/t. Das Niedrigwasser im Rhein wird mindestens auch im nächsten Monat zu Schwierigkeiten bei der Schrottversorgung über den Wasserweg zu den angeschlossenen Stahlwerken führen. Im **Süden** fielen Preisabschläge vor den anstehenden Werksstillständen etwas moderater aus, lagen bei -20 €/t.

Schrott in den Nachbarländern

Der **französische** Schrottmarkt schloss etwas stärker ab, ein Schrottverbraucher reduzierte Preise um bis zu 30 €/t. Einige Verbraucher gehen im August aus dem Markt, um ihre Sommerstillstände für Wartungs- und Erhaltungsmaßnahmen zu nutzen. In **Luxemburg** lagen die frühzeitig verhandelten Preisabschläge bei 25 €/t. Dieser Preisabschluss setzte ein frühes Signal in den europäischen Schrottmarkt. In **Österreich** reduzierten sich Schrottpreise über alle Sorten um 10 €/t, bei ordentlicher Nachfrage, wie Marktteilnehmer feststellten.

Der **italienische** Schrottmarkt steht kurz vor den sommerlichen Betriebsferien der Verbraucher. Preisabschläge lagen bei 25 €/t, etwas niedriger als zuvor von Verbrauchern avisiert. **Polnische** Stahlwerkseinkäufer reduzierten Schrottpreise umgerechnet zwischen 20 €/t und 30 €/t. Auf dem **tschechischen** Schrottmarkt kam es durchschnittlich zu Preisreduzierungen von 22 €/t.

Schrottmarkt international

Der internationale Schrottmarkt zeigte sich zunächst schwächer werdend. Anfang der zweiten Juliwoche sanken HMS 1/2 (80:20) Abschlüsse im Wochenvergleich um 13 \$/t. Ein US-Verkauf einer entsprechenden Schrottsorte lag bei 373 \$/t CFR Türkei, eine niederländische Partie für ein türkisches Werk aus der Region Izmir bei 368 \$/t CFR Türkei.

Europäische Exporteure drängten auf niedrigere Hafenpreise, wegen einer schwachen Stahlnachfrage. Obwohl die Schmelz-Marge bei 200 \$/t lag, und damit höher als Anfang des Jahres, drückten höhere Energie- und Finanzierungskosten sowie eine geringe Kapazitätsauslastung die Gewinnschwelle allgemein auf 215-220 \$/t. Ende des Monats zogen Tiefseepreise nach mehreren Geschäftsabschlüssen wieder an. Türkische Stahlwerke drängten weiterhin auf höhere Stahlpreise, insbesondere für Betonstähle.

Mitte des Monats näherten sich Frachtkosten von der US-Ostküste in die Türkei der 50-US-Dollar Marke, verglichen mit 44-47 \$/t in der Vorwoche. Der Grund lag in gestiegenen Ölpreisen infolge des wieder stärker entfachten Nahost-Konflikts.

Ausblick

Die Erwartungshaltung für den August stufen Branchenkenner als verhalten ein. Große Preisänderungen werden nicht erwartet. Marktkenner verfolgen aufmerksam den Exportmarkt, wovon einige annehmen, dass sich ein Bodensatz bereits gebildet hat. Spannend bleibt die Frage, wie sich die Exportnachfrage entwickelt, welche Einschränkungen das Niedrigwasser dem Schrottmarkt beschert und wie sich Werksstillstände auf die Bedarfssituation auswirken.