



Extremes Niedrigwasser bringt Warenverkehr zum Erliegen

Schrottmarktbericht August 2026

Redaktionsschluss 17.08.2026

Allgemein

Wegen der infolge des Klimawandels besonders ausgeprägten Dürre in Deutschland sinken die Wasserstände wichtiger Binnengewässer zunehmend. Vor allem die historisch niedrigen Wasserstände an Rhein und Donau behindern die Binnenschifffahrt und zwingen Unternehmen, Transporte vom Wasser auf den Landweg zu verschieben. Bundesverkehrsminister Steffen Bilger kündigte deshalb Fördermaßnahmen für Transporte auf dem Landweg an. Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz verwies in einer *verkehrsübergreifenden Koordinierungsrunde zum Niedrigwasser am Rhein*, bei der die Recyclingwirtschaft durch den bvse und CMA vertreten war, auf die Möglichkeit, das Sonntag- und Feiertagsverbot temporär aufzuheben. Neben rheinanliegenden Bundesländern stimmten auch weitere Länder wie beispielsweise Niedersachsen, Hamburg, Bremen und Schleswig-Holstein zu. Eine flächendeckende Zustimmung aller Bundesländer gab es jedoch nicht. Damit stellt sich insbesondere die Frage, wie mit Transitländern umzugehen ist.

Außerdem fanden Gespräche zum Schwertransport statt, um die temporäre Aussetzung der Unteilbarkeit der Ladung bei Lkw-Transporten mit einem Gesamtgewicht bis 44 Tonnen zu prüfen. Eine generelle Anhebung auf 44 Tonnen sei bereits im Hinblick auf die Beschaffenheit der Brücken nicht möglich.

Bernhard Osburg Vorstandsvorsitzender der DB Cargo berichtete, kurzfristig 900 zusätzliche Bahnwagen identifiziert zu haben. Davon seien rund 300 in den nächsten 1-3 Wochen verfügbar, weitere 100 Wagen sollen später folgen. 500 Bahnwagen stünden wegen umfangreichen Revisionsarbeiten nicht mehr in dieser Trockenperiode zur Verfügung. Die BGL forderte politische Reformen oder zumindest Sonderregelungen, um insbesondere Rentner oder Angehörige besonderer Berufsgruppen angesichts des aktuellen Fahrermangels kurzfristig für den Straßentransport aktivieren zu können.

Hier entnehmen Sie bitte die [gemeinsame Pressemitteilung](#) zum Niedrigwasserstand.

Schrottmarkt

Der Schrottmarkt im August war geprägt durch eine enggeführte Wasserstandsmeldung von wichtigen Binnengewässern wie der Oder, dem Rhein und der Donau. Besonders der Pegelstand bei Kaub am Rhein rückte für den deutschen Schifffahrtsverkehr zunehmend in den Fokus. Zunächst war von drei- bis vierfach erhöhten Frachtkosten die Rede, während Schiffe teilweise nur noch die Hälfte oder ein Drittel der normalen Mengen laden konnten.

Dies erfolgt in einer Zeit, in der die Stahlindustrie mit einer deutlichen Produktionssteigerung um 8,9 Prozent im ersten Halbjahr 2026 eigentlich für positive Stimmung sorgen sollte. Diese positive wirtschaftliche Entwicklung wird jedoch durch die allgemeine Versorgungsunsicherheit stark gebremst. In einigen Bereichen bringt das Niedrigwasser den Warenverkehr sogar zum vollständigen Erliegen. Der ohnehin bereits knappe Schiffsfrachtraum gelangt stark unter Druck. Schrotte konkurrieren mit verschiedenen anderen Waren um diesen limitierten Frachtraum. Ein Ausweichen auf Bahn und Straße ist aus bekannten Gründen nur bedingt umsetzbar. Obendrein ist auch die Versorgung zu den Raffinerien gestört. Kurzfristig bedeutet dies wiederum erhöhte Benzin- und Dieselpreise an den Zapfsäulen.

Zwar kehren einige Stahlverbraucher erst langsam aus ihren Sommerstillständen zurück und verfügen über ordentliche Lagerbestände. Einige Lagerbetriebe der Händler haben aufgrund der Niedrigwasserproblematik ihre Einkäufe jedoch stark zurückgenommen. Genehmigungsmengen müssen eingehalten und im Blick behalten werden. Gleiches gilt für Finanzierungskosten der entsprechenden Lagermengen.

Allgemein zeigte sich im Monat August ein unveränderter Schrottmarkt mit leichten Rücknahmen von Preisspitzen im Bereich von durchschnittlich bis zu 5 €/t, teilweise aber auch darüber hinaus.

Schrott in den Regionen

Im **Norden** blieben Preise unverändert gegenüber dem Vormonat. Bei einigen Schrottverbrauchern kam es jedoch zu deutlicheren Preisabschlägen als in anderen Teilen Deutschlands. Ein Stahlwerk reduzierte Preise um 5-10 €/t, bei sehr guter Bevorratung und unter Einlösung eines Nachholeffekts. Ein anderes Werk senkte Preise um 5 €/t. Stahlhersteller im **Osten** schlossen den aktuellen Monat allgemein zu unveränderten Preisen ab. Von einem Erzeuger wurden leichte Preiskorrekturen vorgenommen, die bei bis zu -4 €/t lagen. Dieses Werk berichtete von einer hohen Materialverfügbarkeit von Neuschrotten. Im **Westen** löste ein Werk den bereits im Vormonat angekündigten Nachholeffekt ein, reduzierte Preise um 25 €/t. Dieser Abschluss ist aber gesondert zu betrachten und als Preiskorrektur des Vormonats zu bewerten. Ein weiterer Stahlhersteller benötigt keine Zukaufmengen im August. Im **Südwesten** zeichnete sich eine Seitwärtsbewegung ab, teilweise wurden leichte Preiskorrekturen um bis zu -5 €/t vorgenommen. Ein Verbraucher in **Süddeutschland** befindet sich den August über im Sommerstillstand. Zuläufe erfolgen nur bedingt auf unverändertem Preisniveau.

Schrott in den Nachbarländern

Französische Werke vollzogen im August eine Seitwärtsbewegung. **Luxemburgische** Schrotte wurden ebenfalls zu unveränderten Preisen eingekauft. In **Österreich** reduzierten sich Schrottpreise unterschiedlich. Neuschrotte schlossen mit einem Minus von 10 €/t ab, alle weiteren Schrotte lagen bei -20 €/t. Hier hatte das Preisniveau im vergangenen Monat höher gelegen. Es handelte sich somit um eine nachgeholte Preisanpassung. In der **Schweiz** reduzierten Werke Schrottpreise um 5-15 €/t.

Italienische Werke planen im August ihre Sommerstillstände und hatten infolgedessen nur geringe Bedarfsmengen. Viele Werke waren daher erst gar nicht im Markt. Diejenigen, die dennoch zukaufen, reduzierten Schrottpreise um 5 €/t. Ein Stahlwerk soll Preisreduzierungen um 10 €/t für Späne E5 und Neuschrotte E8 durchgesetzt haben. Stahlwerkseinkäufer in **Polen** kauften, ähnlich wie **tschechische** Einkäufer, zu unveränderten Preisen ein.

Schrottmarkt international

Europäische Exporteure hielten Anfang August an ihren Angebotspreisen fest, begünstigt durch begrenzte Materialverfügbarkeit und erhöhte Fracht- und Logistikkosten. Die Schifffahrt im Schwarzmeergebiet ist durch die jüngsten Drohnenangriffe belastet.

Auf dem asiatischen Markt markierte die erste Preisanpassung vom japanischen Stahlhersteller Tokyo Steel in diesem Monat die zwölfte Preisreduzierung seit dem 22. Mai dieses Jahres. Insgesamt sanken in diesem Zeitraum lokale Schrottpreise der HMS 2 je nach regionaler Verfügbarkeit und Werk um 13 bis 29 US-Dollar.

Ende der ersten Augustwoche erhielten türkische Stahlwerke eine Reihe von Importangeboten. Gleichzeitig versuchten sie, Bewehrungsstahlpreise nach oben zu ziehen. Zahlreiche Schrottangebote aus dem Tiefseegeschäft stammten aus dem Baltikum, Skandinavien und Kontinentaleuropa.

Ein starker Einschnitt für türkische Stahlwerke stellt der Konflikt in der Schwarzmeerregion dar. Dies macht Verladungen von russischen an der Schwarzmeer gelegenen Städten wie Novorossiysk und Tuapse, von wo aus Knüppel, Brammen und Primärrohstoffe wie Roheisen und DRI vornehmlich für türkische Abnehmer verladen werden, nahezu unmöglich.

Der sprunghafte Anstieg der Frachtraten ist auf die zusätzliche Kriegsrisikoprämie zurückzuführen. Der Versicherer Russian National Reinsurance stellte den Kriegsrisikoschutz für Schiffe, die im russischen Sektor des Schwarzen und Assowschen Meer verkehren, ab dem 4. August ein. Nach einer Reihe von Angriffen auf türkische Handelsschiffe im Schwarzen Meer, darunter auf die Schiffe „Yasar“ und „Nadezhda“, äußerte das türkische Außenministerium Besorgnis über die zunehmenden Auswirkungen des russisch-ukrainischen Krieges auf die zivile Schifffahrt und forderte dringende Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit in dieser Region.

Gießereien

Noch im Frühjahr schienen Gießereiunternehmen zuversichtlicher in die Zukunft zu blicken. Jetzt fällt ihr Blick auf den Markt gedämpfter aus als erwartet. Die Versorgung an Schrotten wird vermutlich differenziert ausfallen. Kupolschrotte werden, nach Einschätzung von Branchenkennern, vermutlich in ausreichender Menge vorhanden sein, während Neuschrotte – besonders aus dem automobilen Bereich – eher rar sein werden. Einige Teilnehmer mutmaßten bereits, dass das Buhlen um Stanzabfälle die Runde machen könnte.

Ausblick

Steigende Fracht- und Logistikkosten werden auch im September ein stark diskutiertes Thema bleiben. Niedrigwasserstände werden sich nicht so schnell normalisieren, wie erhofft. Erhöhte Kosten lasten auf den Unternehmen und rücken die Regionalität bei der Schrottversorgung in den Vordergrund. Einige Händler versuchen ihre Schrottannahmen zu drosseln, da sie keinen logistisch abbildbaren Materialabfluss haben. Begrenzte Genehmigungsmengen und hohe Finanzierungskosten werden zunehmend ein Thema werden, so mutmaßen Branchenteilnehmer. Diese Mengenangebote könnten auf den Septembermarkt drücken. Andererseits sorgen Schrottverbraucher durch die Beendigung ihrer Sommerstillstände für eine Normalisierung der Bedarfssituation. Welcher Effekt größer ist, ein ordentliches Schrottangebot oder aber die gegenüber dem Vormonat erhöhten Bedarfe und schwierige logistische Mengenversorgung, darüber herrschte Uneinigkeit bei den Händlern.