

NIEDRIGWASSER GEFÄHRDET ROHSTOFFVERSORGUNG DER STAHLINDUSTRIE

5. August 2026

BDSV, bvse und VDM warnen vor massiven Mehrkosten in der Recyclingwirtschaft - Frachtsätze auf einzelnen Routen bereits verdrei- bis vervierfacht

Düsseldorf/Bonn/Berlin, 29. Juli 2026. Das Niedrigwasser auf Rhein, Donau und Oder bringt die Versorgung der deutschen Stahlindustrie mit recyceltem Schrott zunehmend ins Stocken. Auf Teilstrecken der Oder ist die Güterschifffahrt praktisch zum Erliegen gekommen, auf Rhein und Donau fahren viele Schiffe nur noch mit stark reduzierter Ladung.

Die BDSV Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen, der bvse-Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung und der VDM Verband Deutscher Metallhändler und Recycler warnen vor den Folgen für die Recyclingbranche und die Rohstoffversorgung der Stahlwerke. Besonders betroffen ist der Abtransport von aufbereitetem Schrott: Je nach Schiffstyp und Strecke transportieren Binnenschiffe derzeit nur noch die Hälfte bis ein Drittel ihrer üblichen Ladung. Das treibt den Bedarf an Schiffsraum in die Höhe, während das Angebot knapper wird – Frachtsätze auf einzelnen Relationen haben sich bereits verdrei- bis vervierfacht, hinzu kommen Kleinwasserzuschläge und Kosten für Verzögerungen und Umplanungen.

„Wenn die Transportkapazität auf den Wasserstraßen innerhalb kurzer Zeit auf ein Drittel sinkt, lassen sich diese Mengen nicht einfach auf andere Verkehrsträger verlagern“, sagt BDSV Geschäftsführer Guido Lipinski.

Ausweichen auf Schiene oder Straße ist nach Einschätzung der Verbände keine Lösung: Die Schiene kämpft bereits im Regelbetrieb mit Kapazitäts- und Wagenproblemen, der Lkw-Verkehr kann die großen Tonnagen weder wirtschaftlich noch infrastrukturell auffangen. Ein einziges Binnenschiff ersetzt eine Vielzahl von

Lkw-Fahrten – fällt es aus, drohen mehr Straßenverkehr, höhere Emissionen und zusätzliche Belastung der Infrastruktur.

„Die Forderung, bei Niedrigwasser einfach auf Bahn oder Lkw auszuweichen, geht an der betrieblichen Realität vorbei“, sagt bvse-Hauptgeschäftsführer Eric Rehbock. Eine großflächige Verlagerung auf die Straße widerspreche zudem den verkehrs- und klimapolitischen Zielen Deutschlands.

Stahl- und Metallschrotte sind unverzichtbare Rohstoffe für die Stahlindustrie – mit fortschreitender Transformation zu Elektrolichtbogenöfen wird ihre Bedeutung weiter wachsen. BDSV, bvse und VDM fordern deshalb, dass die Politik die dazugehörigen Transportketten absichert und Recyclingunternehmen nicht dauerhaft auf den Mehrkosten sitzen bleiben.

Die Verbände fordern konkret:

1. Beschleunigte Sanierung der Bundeswasserstraßen, u. a.
Abladeoptimierung am Mittelrhein und Engpassbeseitigung an der Donau
2. Eine bundesweite Niedrigwasserstrategie, die über den Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“ hinausgeht und Oder, Elbe und weitere Wasserstraßen einbezieht
3. Verlässliche Finanzierung und ausreichend Personal für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, mit beschleunigten Genehmigungsverfahren
4. Bessere hydrologische Prognosen und frühzeitige Koordination zwischen Verladern, Häfen, Bahn und Industrie unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums
5. Gezielte Förderung niedrigwassergeeigneter, emissionsarmer Binnenschiffe
6. Eine faire Verteilung der Mehrkosten entlang der Wertschöpfungskette statt einseitiger Belastung der Recyclingunternehmen

„Das aktuelle Niedrigwasser ist kein isoliertes Wetterereignis, sondern ein erneuter Stresstest für die industrielle Infrastruktur Deutschlands“, erklären BDSV, bvse und VDM. Die klimaresiliente Ertüchtigung der Wasserstraßen müsse als Teil der Rohstoff-, Industrie- und Kreislaufwirtschaftspolitik verstanden werden.