

DER AGRARHANDEL e.V. – Invalidenstr. 34 – 10115 Berlin
Bundesminister für Ernährung und Landwirtschaft
Herrn Cem Özdemir
Wilhelmstraße 54
10117 Berlin

Per Mail an: ministerbuero@bmel.bund.de

Diesen Brief haben ebenfalls Herr Bundesminister Dr. Wissing, Herr Bundesminister Dr. Habeck und Herr Bundesminister Lindner erhalten.

Berlin/Hamburg, 08. Juni 2022

Offener Brief

Getreideexporte aus der Ukraine erfordern konzertierte Aktion aus Politik und Wirtschaft

Sehr geehrter Herr Bundesminister Özdemir,

neben dem großen menschlichen Leid, das der völkerrechtswidrige Angriff Russlands auf die Ukraine verursacht, bewegt uns in diesen Wochen auch die Blockade der ukrainischen Schwarzmeerhäfen. Im Durchschnitt verlassen in Friedenszeiten monatlich 5 bis 6 Mio. t Getreide, Ölsaaten, pflanzliche Öle und Ölschrote die Ukraine auf dem Seeweg. Damit versorgt das Land viele Länder im Nahen Osten, Nord- und Subsaharaafrika und Asien. Aber auch Portugal, Spanien, Italien und Griechenland, die sich aufgrund ihrer klimatischen Bedingungen nicht ausreichend selbst versorgen können, sind Importeure von ukrainischem Getreide. Die Blockade der ukrainischen Schwarzmeerhäfen hat eine ohnehin sehr angespannte Versorgungslage an den Weltmärkten drastisch weiter verschärft und so zu Rekordpreisen für Getreide geführt.

Anders die Situation in der Ukraine: Die hier auf den landwirtschaftlichen Betrieben, dem Handel und den Verarbeitern lagernden Bestände an Getreide und Ölsaaten können aufgrund der mangelnden Transportkapazitäten entweder gar nicht vermarktet werden oder wenn dann zu sehr niedrigen Preisen. Das hat gravierende Auswirkungen auf die landwirtschaftlichen Betriebe in der Ukraine:

Die Gerstenernte beginnt in den südlichen Landesteilen in der Regel Ende Juni, in der Zentral- und Westukraine Anfang Juli. Wenn nun das Getreide der Ernte 2021 Lagerraum blockiert, kann das auf den landwirtschaftlichen Betrieben zu einem Mangel an Lagerraum für die Ernte 2022 führen. Es könnte damit schon im Juli, spätestens aber ab September, wenn Mais und Sonnenblumen gedroschen werden



eine Situation entstehen, in der in einigen Regionen und auf einigen Betrieben einfach nicht genug Lagerraum zur Verfügung steht, um die neue Ernte zu lagern.

Durch die fehlenden Vermarktungsmöglichkeiten und die niedrigen Preise drohen viele landwirtschaftliche Betriebe in Liquiditätsprobleme zu geraten. Generell sind die Monate Juli bis Oktober in der Ukraine die Monate mit dem größten Liquiditätsbedarf. So werden für die Ernte Treibstoffe für Mähdrescher, Traktoren und LKWs benötigt. Direkt an die Ernte schließt dann die Aussaat der Winterkulturen an, Raps ab Anfang August, Gerste, Weizen und Roggen dann im September und Oktober. Die Landwirtschaft benötigt also zum einen ausreichend liquide Mittel aus dem Verkauf von Getreide und Ölsaaten. Zweitens muss sichergestellt werden, dass die Betriebe auch tatsächlich mit den notwendigen Betriebsmitteln versorgt werden, allen voran Diesel und Saatgut und dann im zweiten Schritt auch Pflanzenschutzmittel und Dünger. Sollte das alles fehlen, so droht ein deutlicher Rückgang der Herbstaussaatflächen für die Ernte 2023.

Zusammengefasst: An den Transport- und damit Exportmöglichkeiten von Getreide und Ölsaaten hängt sowohl ein großer Teil der Nahrungsmittelversorgung in Getreideimportländern sowie auch die Liquiditätssituation der ukrainischen Landwirtschaftsbetriebe. Nur wenn sie Getreide günstig und schlagkräftig in die EU bewegen können, kommt Getreide in diesen Ländern und genug Liquidität auf den Betrieben an. Weiterhin benötigen die Betriebe in der Ukraine eine effiziente und möglichst dezentrale Versorgung mit Treibstoffen, Saatgut und anderen Betriebsmitteln. Auch das gilt es jetzt zu organisieren, denn bereits in zwei Monaten startet die Herbstaussaat für die Ernte 2023. Damit werden heute die Weichen für die Versorgung der Welt im Getreidewirtschaftsjahr 2023/24 gestellt, und damit bis in den Sommer 2024 hinein!

Als Branchenverband DER AGRARHANDEL vertreten wir eine große Zahl an kleineren und größeren Unternehmen, die sich mit der Lagerung, der Qualitätssicherung, dem Transport, der Verarbeitung sowie dem Umschlag von Getreide in den Seehäfen befassen. Nicht wenige Mitarbeiter unserer Mitgliedsunternehmen haben darüber hinaus direkte Kontakte zu landwirtschaftlichen Betrieben und Handelsunternehmen in der Ukraine oder schon im Land gearbeitet. Viele Unternehmen sind bereits in Kontakt und versuchen Transporte zu organisieren, die Löschung der unterschiedlichen Typen von Lkws, Bahnwaggons oder Container zu bewerkstelligen und die Zahlungsmodalitäten abzuwickeln. Leider stoßen die Unternehmen der Wertschöpfungskette angefangen bei den landwirtschaftlichen Betrieben in der Ukraine bis hin zum Betreiber der Hafenterminals an Probleme, die sie allein nicht lösen können. Die Initiativen der EU sind deshalb sehr zu begrüßen, allerdings sind die auf europäischer Ebene adressierten Maßnahmen bisher zu wenig konkret. Die EU-Kommission ist sich dessen bewusst und schlägt nationale Koordinierungsstellen vor, über die die Flaschenhalse in der Logistik adressiert und behoben werden. Rumänien ist hier unseres Wissens mit gutem Beispiel vorangegangen.

Wir schlagen deshalb explizit die Einrichtung einer solchen Koordinierungsstelle vor und bieten die aktive Unterstützung zur Mitarbeit und Lösung der Probleme an. Dabei sollte unserer Meinung nach die Logistik für Getreide und Ölsaaten ebenso im Vordergrund stehen, wie die Versorgung der ukrainischen Landwirtschaft mit Betriebsmitteln für die neue Ernte. An der Dringlichkeit hat sich durch die jüngsten Ankündigungen Russlands, Getreideschiffe könnten aus Odessa durch türkische und britische Marineschiffe geleitet werden, nichts geändert. Denn parallel dazu wurde am Samstag ein Getreideterminal in der Nähe von Mykolajiw beschossen und zerstört.

Nicht zuletzt haben wir Vorschläge erarbeitet, wie die Getreidetransporte aus der Ukraine beschleunigt werden können. Diese konkreten Umsetzungsvorschläge möchten wir Ihnen vorstellen und haben sie diesem Papier angehängt.

Wir freuen uns sehr auf Ihre Antwort und hoffen in einer konzertierten Aktion aus deutscher Politik und der Wirtschaft, die Ukraine und ihre Landwirte in diesen schweren Zeiten unterstützen zu können.

Mit freundlichen Grüßen



Rainer Schuler

Präsident

Bundesverband Agrarhandel e. V.



Thorsten Tiedemann

Vorsitzender

Verein der Getreidehändler der Hamburger Börse e. V.

Maßnahmenpaket zur Unterstützung der ukrainischen Landwirtschaft

Wie kann die Lagerung und der Transport von Getreide und Ölsaaten beschleunigt und die Versorgung der landwirtschaftlichen Betriebe mit Betriebsmitteln für Ernte und Herbstsaat sichergestellt werden?

1. **Einrichtung einer nationalen, zentralen Koordinierungsstelle**, wie sie die EU-Kommission vorgeschlagen hat. Der Agrarhandel bietet aktive Mitarbeit und Unterstützung zur Lösung der Probleme an. Diese Koordinierungsstelle muss nicht nur ansprechbar für Herausforderungen bzgl. des Transports aus der Ukraine heraus sein, sondern auch für die Verwertung und Abwicklung der Ware, wenn sie aus der Ukraine transportiert ist (z.B. Zoll- und Lagerfragen). Entscheidende Fragen/Aufgaben, die diese Koordinierungsstelle aus unserer Sicht umgehend angehen muss, sind:
 - a. Wie viele Getreidewaggons könnten kurzfristig aktiviert werden? Wir brauchen eine Priorisierung in den Bahnbetriebswerken für deren Instandsetzung. Hier sind die Einsteller gefordert oder müssten umgehend vom Eisenbahnbundesamt oder dessen europäischen Pendant zu einer Statusmeldung aufgefordert werden. Hier müsste auch die EU länderübergreifend umgehend die Ressource Getreidewaggons mit den Nationalstaaten und deren nationalen Einstellern abklären.
 - b. Wenn die Ressource Getreidewaggon der Flaschenhals ist, müssen alle Beteiligten ohne Verzug Streckenloks, Rangierloks und Entladeslots zur Verfügung stellen.
 - c. Jeder Zug sollte von der Koordinierungsstelle engmaschig begleitet werden, um eine reibungslose Abwicklung zu gewährleisten.

2. **Beschleunigung der Abfertigung an den EU-Außengrenzen:** Die Zoll- und phytosanitäre Abwicklung an der EU-Grenze war und ist der zentrale Flaschenhals für die Logistik Richtung EU. Zwar haben die Zollbehörden in den Anrainerstaaten der Ukraine reagiert und verlangen nach Berichten von ukrainischen Landwirten und Spediteuren nun nicht mehr die Vorlage der Phyto- und Veterinärzertifikate. Dennoch haben sich die Schlangen an den Grenzen nicht abgebaut. So erreichen uns Berichte von 20 bis 30 km langen Staus und Wartezeiten von 3 Tagen an den Außengrenzen der EU. Eine Vorsortierung der LKW mit priorisierter Abfertigung für Getreidetransporte könnte neben dem Aussetzen von Phyto- und Veterinärzertifikaten ein weiterer Lösungsansatz für schneller Grenzüberfahrten sein. Zur Einordnung: Ein LKW kostet am Tag ca. 450 bis 700 Euro. Bei drei Tagen schlägt die Wartezeit dann mit mindestens 1.500 Euro zu Buche. Bei einer Zuladung von 26 t ist die Tonne Getreide also mit Kosten allein durch die Wartezeit mit knapp 60 Euro belastet. Auch auf dem Weg zurück in die Ukraine fallen oft Wartezeiten an, so dass sich allein die Wartezeit der LKWs auf 100 € pro Tonne beläuft. Die Wartezeit ist damit einer der zentralen Gründe für die niedrigen Getreidepreise, die derzeit in der Ukraine bezahlt werden. Die gleiche Argumentation gilt für die Abfertigung von Zügen, die vielen Berichten zufolge waggonweise erfolgt. Auch hier liegt der Grund in der Forderung der Zollbehörden, die Phyto- und Veterinärzertifikate verlangen. Diese Dokumente sind nicht notwendig und werden vom EU-Recht nicht gefordert. Eine auf z.B. ein Jahr begrenzte Lockerung dieser Vorschriften würde diesen Flaschenhals beseitigen.

3. **Bereitstellung von Transportträgern für den Transport von Getreide und Ölsaaten:** Transportkapazitäten sind knapp. Insbesondere in der Anfang Juli anlaufenden Ernte sind in der Regel alle LKW-Kapazitäten in der EU für den Transport des Getreides vom Feld zu den Lagerstandorten, den Verarbeitern oder in die Häfen eingebunden. Gleiches gilt für Getreidezüge und Binnenschiffe. Deshalb wird es schwer direkt in der Ernte große Mengen an Getreide aus der Ukraine in der EU zu bewegen, wenn nicht zusätzliche und bisher nicht genutzte Kapazitäten bereitgestellt werden. Hierzu müssen einige Weichen gestellt werden:
 - a. Den in der Ukraine üblicherweise genutzten LKW-Zugmaschinen mit der Euro-II-Norm muss der Verkehr auf den Straßen der EU erlaubt sein. Mit einer zeitlich begrenzten Ausnahmegenehmigung könnten ukrainische LKW die Häfen an der Ostsee direkt ansteuern.
 - b. Ferner muss das zulässige Gesamtgewicht der LKW-Verkehre in Deutschland vorübergehend von 40 auf 44 Tonnen erhöht werden, was eine 15-prozentige Erhöhung der Zuladung von 26 auf 30 Tonnen ermöglichen würde. Dies könnte die drohenden Engpässe der Logistikkapazitäten während der deutschen und europäischen Getreideernte abfedern, da rein rechnerisch jede siebte Fahrt eingespart würde.
 - c. Einen wichtigen Beitrag zur Förderung der Getreideexporte könnten auch andere Waggontypen leisten, da nicht ausreichend viele Getreidewaggons verfügbar sind. Daher schlagen wir vor, Waggons mit der Graugussbremse wieder für einen begrenzten Zeitraum zuzulassen. Diese stehen nach unserer Information in anderen Teilen Europas in großer Zahl zur Verfügung. Dazu gehört auch die priorisierte Bereithaltung von Reserveradsätzen.
4. **Versorgung mit Betriebsmitteln:** Die ukrainische Landwirtschaft benötigt vor allem Diesel. Das ist das knappste Gut auf den landwirtschaftlichen Betrieben. Für den Drusch werden zwischen 17 und 23 Liter Diesel pro ha benötigt. Für die Bodenbearbeitung und Herbstsaat werden weitere 30 l pro ha gebraucht. Mit ca. 50 Liter Diesel lässt sich so ein ha ernten und im Herbst wieder bestellen. Weil aber Diesel kaum zu den Betrieben transportiert werden kann, schlagen wir eine dezentrale Versorgung vor mit IBC (Intermediate Bulk Container) vor. Mit 1.000 l in einem Container lassen sich 20 ha bewirtschaften. Mit 5 IBC auf dem LKW, der zurück in die Ukraine geht, sogar 100 ha.
5. **Lagerung:** Auch wenn es gelingen sollte, nennenswerte Mengen Getreide zu exportieren bleibt eine sachgerechte Lagerung der bald beginnenden Ernte in der Ukraine eine große Herausforderung. Über unsere vielfältigen Kontakte haben wir erfahren, dass die Lagerung mit Hilfe sogenannter Silobags/Siloschläuche direkt am Feldrand oder aber auf den landwirtschaftlichen Betrieben eine befristete Lösung darstellen kann. Dieses System ist in der Ukraine sehr verbreitet, eine entsprechende Produktionsanlage für Silobags/Siloschläuche in der Ukraine wurde allerdings vom russischen Militär zerstört. Es gibt deshalb eine große Nachfrage von den landwirtschaftlichen Betrieben, die derzeit nicht gedeckt werden kann. Materiallieferungen aus Deutschland bzw. der EU könnten demnach einen weiteren, wichtigen Beitrag leisten.
6. **Versicherung:** Aufgrund des Kriegsrisikos sind europäische Eigentümer von Schienenfahrzeugen und Lastkraftwagen nicht bereit, in die Ukraine einzureisen. Die ukrainische Regierung erließ ein Dekret, das Garantien für ausländisches Rollmaterial und Lastkähne gibt. Wenn EU-Fahrzeuge, insbesondere Schienenfahrzeuge, für 10-15 km zum Umladen in die Ukraine einreisen könnten, könnte die Anzahl der Umladungen erheblich erhöht werden.