

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/2502 –

Getreidetransport aus der Ukraine

Vorbemerkung der Fragesteller

Der völkerrechtswidrige Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine, die Zerstörung der ukrainischen Infrastruktur, der Diebstahl ukrainischen Getreides durch Russland sowie insbesondere die Verhinderung der freien Ausfuhr von ukrainischem Getreide über den Seeweg führen in weiten Teilen der Welt zu Ernährungsunsicherheiten und Hunger. Dies macht die Frage möglicher politischer Gegenstrategien und konkreter Hilfsmaßnahmen zur Gewährleistung des Getreidetransports aus der Ukraine drängend.

1. Wie viel Tonnen Getreide wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im mehrjährigen Mittel in den letzten zehn Jahren aus der Ukraine exportiert, und welchen prozentualen Anteil hatten in diesem Kontext jeweils der Schiffs-, Schienen- und Straßenverkehr für den Export ukrainischen Getreides?

Laut Informationen der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen (FAO) exportierte die Ukraine zwischen 2011 und 2020 folgende Getreidemengen (in Tonnen):

2011:	14.149.222,00
2012:	27.104.735,00
2013:	27.092.194,00
2014:	32.580.345,00
2015:	37.426.297,00
2016:	40.237.216,00
2017:	41.826.710,00
2018:	41.678.273,00

2019: 41.805.991,00

2020: 51.316.038,00

Quelle: Faostat (2022)

Dies ergibt ein rechnerisches Mittel von 35.521.702,10 t exportiertes Getreide pro Jahr im Zeitraum 2011 bis 2020. Über die prozentualen Anteile der Transportmodalitäten der ukrainischen Getreide-Exporte der letzten zehn Jahre liegen der Bundesregierung keine aufbereiteten Statistiken vor.

2. In welcher Höhe konnte nach Kenntnis der Bundesregierung Getreide aus der Ukraine im Jahr 2022 bisher exportiert werden, und welche Transportmöglichkeiten wurden dabei genutzt?

Nach Angaben der Ukraine wurden vor Kriegsbeginn durchschnittlich 5 Mio. t Getreide pro Monat exportiert. Im April 2022 wurden rund 600.000 t, im Mai 2022 wurden rund 1.700.000 t nach Informationen der EU-Kommission exportiert. Im Juni 2022 wurden über 2.200.000 t Getreide exportiert. Der Transport erfolgte per LKW, Zug, Binnenschiff und Schiff.

3. Wann genau und welche Maßnahmen zur logistischen Unterstützung des Abtransports von Getreide aus der Ukraine hat die Bundesregierung der Ukraine, der EU oder anderen EU-Mitgliedstaaten bzw. internationalen Organisationen angeboten (bitte die einzelnen Maßnahmen und das Datum, wann die Bundesregierung diese Maßnahmen angeboten hat, auflisten)?

Die Bundesregierung agiert in enger Abstimmung mit der EU-Kommission und anderen beteiligten Mitgliedstaaten. Die wesentlichen Maßnahmen wurden seitens der EU-Kommission am 12. Mai 2022 bekanntgegeben. Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen verwiesen (abrufbar unter: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_22_3002).

4. Welche dieser Maßnahmen werden tatsächlich umgesetzt, welchen Einfluss haben diese Maßnahmen auf den Abtransport des Getreides aus der Ukraine, und welche finanziellen Mittel werden für diese konkreten Maßnahmen von der Bundesregierung bereitgestellt?

Maßnahmen wie die Benennung von National Contact Points, die Einrichtung einer Matchmaking Plattform oder die Verhandlungen über ein temporäres Straßengüterverkehrsabkommen wurden umgesetzt. Andere Maßnahmen wie die Bereitstellung von Rollmaterial oder die Identifikation von Flaschenhälsen sind in der Umsetzung. Die in der Antwort zu Frage 2 genannten Zahlen zum Aufwuchs der Transportmengen zeigen den Erfolg der Gesamtheit der Maßnahmen.

5. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell die durchschnittliche Wartezeit von ukrainischen Lastwagen mit Getreide an der EU-Außengrenze, und trifft es nach Erkenntnissen der Bundesregierung zu, dass ukrainische Lkw durchschnittlich 50 Stunden an der Grenze warten sollen (https://www.t-online.de/nachrichten/deutschland/id_92314470/auch-deutschland-bremst-warum-derzeit-kaum-mehr-getreide-aus-der-ukraine-kommt.html)?

Der Bundesregierung liegen keine Durchschnittswerte vor. Im Rahmen der Zusammenarbeit mit EU-Kommission und anderen Mitgliedstaaten liegt der Fokus auf denjenigen Übergängen, die ungewöhnlich hohe Passierzeiten haben.

6. Wie und mit welchen konkreten Maßnahmen will die Bundesregierung erreichen, dass die Wartezeit für Lkw reduziert wird?

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit EU-Kommission und anderen Mitgliedstaaten sind unnötige Kontrollen, der Einsatz zusätzlichen Personals sowie die Einrichtung dedizierter Fahrspuren für Getreideexporte erfolgversprechende Lösungen.

7. Wie viele Güterwagen und wie viele Lastwagen wurden von der Bundesregierung vor dem Hintergrund der Ankündigung des Bundesministers für Ernährung und Landwirtschaft, Cem Özdemir, vom 9. Juni 2022: „Wir versuchen alles, was wir an verfügbarem Gefährt haben, ob es Güterwagen sind, ob es Lastwagen sind, hier massiv zu helfen“ (Deutschland und Polen: Hilfe beim Getreideexport aus der Ukraine | tagesschau.de) bisher für den Getreideexport aus der Ukraine eingesetzt, und wie viel Tonnen konnten dadurch transportiert werden?

Zu den insgesamt eingesetzten Güterwagen bzw. den transportierten Mengen an Getreide aus der Ukraine liegen der Bundesregierung keine eigenen Zahlen vor.

8. Wie bewertet die Bundesregierung Forderungen, nach denen ein sogenanntes Übergewicht bei Lastwagen erlaubt werden soll, so dass Lastwagen statt 40 Tonnen künftig 44 Tonnen transportieren könnten (Vierte DRV-Ernteschätzung 2022 – Drohende Versorgungsengpässe fordern die Logistik (verbaende.com))?

Die Sicherstellung der Versorgungssicherheit hat für die Bundesregierung höchste Priorität. Bei der Prüfung von regulatorischen Maßnahmen wie der Erhöhung der höchstzulässigen Gesamtmassen muss berücksichtigt werden, dass eine Erhöhung negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur haben und die Versorgungssicherheit gefährden könnte. Im Sinne des Gleichbehandlungsgrundsatzes müssen neben der Agrarwirtschaft auch weitere Transportbereiche berücksichtigt werden, die auch von der derzeitigen Situation betroffen sind.

Eine allgemeine Erhöhung der höchstzulässigen Gesamtmasse für Fahrzeugkombinationen von 40 t auf 44 t und damit eine Angleichung an den Kombinierten Verkehr hätte erhebliche Mehrbelastungen der Straßeninfrastruktur und der Brückenbauwerke zur Folge. Dies gilt auch für Brücken und Fahrbahnbefestigungen im nachgeordneten Netz, die tendenziell schwächer dimensioniert sind. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat die für das nachgeordnete Netz zuständigen Länder um Stellungnahme zu einer möglichen temporären Erhöhung gebeten. Alle Länder lehnen eine entspre-

chende Erhöhung ab. Vor diesem Hintergrund plant die Bundesregierung derzeit keine Erhöhung der allgemein höchstzulässigen Gesamtmassen.

Im Übrigen hat das BMDV die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern (MV) gebeten, für den Transport von für den Weltmarkt bestimmten Agrarerzeugnissen aus der Ukraine zu den Häfen in MV (sog. Getreidekorridore) – vorübergehend (aktuell bis zum 31. August 2022) – eine Gesamtmasse für Fahrzeugkombinationen von bis zu 44 t nicht zu beanstanden. Darüber hinaus hat das BMDV die beiden vorgenannten Länder gebeten von Kontrollen der Einhaltung des Sonn- und Feiertagsfahrverbot sowie der Einhaltung des Samstagsfahrverbot in Ferienzeiten zur Vereinfachung und Beschleunigung des Transports der Agrarprodukte abzusehen.

9. Wie soll der Fonds zur Anschaffung neuer Waggons zum Getreidetransport, von dem der Schienenbeauftragte der Bundesregierung berichtet (Handelsblatt, 13. Juni 2022), ausgestaltet sein, und wie soll die entsprechende Finanzierung gewährleistet werden (Umfang, Dauer der Finanzierung, deutscher Anteil an Finanzierung, Finanzierung des deutschen Anteils aus welchem Haushaltstitel etc.)?

In der für die Beantwortung der parlamentarischen Frage zur Verfügung stehenden Zeit konnte keine Antwort geliefert werden, diese wird nachgereicht.

10. Auf welcher Kalkulationsbasis kommt der Schienenbeauftragte der Bundesregierung zu der Einschätzung, dass dadurch bis zu 10 von 23 Millionen Tonnen Getreide aus der Ukraine abtransportiert werden könnten?

In der für die Beantwortung der parlamentarischen Frage zur Verfügung stehenden Zeit konnte keine Antwort geliefert werden, diese wird nachgereicht.

11. Wie sollen die Bürgschaften angelegt sein, mit denen gefährliche Getreide-Transporte aus der Ukraine abgesichert werden sollen, von denen der Schienenbeauftragte der Bundesregierung berichtet (Bund treibt Getreidebrücke mit Bürgschaften und Fördergeld voran (handelsblatt.com))?

Unternehmen haben die Möglichkeit, Beschlagnahme, Verlust, Beschädigung oder Vernichtung infolge politischer Umstände während des vertragsgemäßen Einsatzes der Transportmittel inklusive des Hin- und Rücktransportes der Transportmittel auf dem Gebiet der Ukraine unter bestimmten Bedingungen über Euler-Hermes abzusichern.

12. Welche Ressorts sind innerhalb der Bundesregierung an der Organisation des Abtransports von Getreide aus der Ukraine beteiligt, und wer koordiniert diese Aufgabe federführend?

Die Federführung liegt beim BMDV. Das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft und das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz sind im Rahmen ihrer Zuständigkeiten beteiligt.

13. Sollten aus Sicht der Bundesregierung landwirtschaftliche Betriebsmittel, wie z. B. Diesel, Düngemittel, Tierarzneimittel, Pflanzenschutzmittel, Saatgut oder Ähnliches, die für die Aufrechterhaltung der ukrainischen Landwirtschaft dringend benötigt werden, Priorität bei der Beförderung über die Schiene oder die Straße erhalten und von der Lkw-Maut in Deutschland befreit werden?

Nach § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 des Bundesfernstraßenmautgesetzes i. V. m. § 2 Absatz 1 Nummer 7a des Güterkraftverkehrsgesetzes ist die in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben übliche Beförderung von land- und forstwirtschaftlichen Bedarfsgütern für eigene Zwecke mautbefreit. Der Ausnahmetatbestand erstreckt sich auch auf die im Zusammenhang mit diesen Beförderungen erforderlichen Leerfahrten. Entsprechende Beförderungen von Bedarfsgütern müssen von den Landwirten jedoch aus eigener Kraft durchgeführt werden. Für diese Beförderungen können beliebige eigene, gemietete oder geliehene Fahrzeuge eingesetzt werden und es kommt nicht darauf an, welche Art von Fahrzeugen eingesetzt werden. Auf diesen Befreiungstatbestand können sich in- und ausländische landwirtschaftliche Betriebe berufen, so auch Landwirte aus der Ukraine. Es ist also heute schon möglich, dass sich ukrainische Landwirte in Deutschland mautbefreit mit Bedarfsgütern versorgen. Eine Änderung der bestehenden Regelungen wird derzeit nicht verfolgt. Weiterhin ist der Bundesregierung nicht bekannt, dass innerhalb des Bundesgebietes systematische Engpässe beim Transport dringend benötigter landwirtschaftlicher Betriebsmittel in der Form aufgetreten sind, dass Lkw-Maut oder nicht erfolgte Priorisierung zu Verzögerungen bei der Beförderung geführt haben.

