

## Verkehr &amp; Smart Mobility

## Getreide-Rush in Odessa

**Als erstes Schiff nach Abschluss des Getreideabkommens soll die „Razoni“ heute Istanbul erreichen. Ob die Ukraine so in den nächsten Monaten endlich ihr Getreide in relevanten Mengen exportieren kann, bleibt fraglich. Die alternative Route über Land ist trotz aller Bemühungen weiter kaum leistungsfähig.**



von Caspar Schwietering

veröffentlicht am 03.08.2022

Am Dienstagabend erreichte die „**Razoni**“ mit leichter Verspätung die türkische Küste. Am Montag hatte das Schiff den ukrainischen Hafen Odessa mit 26.000 Tonnen Mais in Richtung Libanon verlassen – **als erstes Schiff**, nachdem die Türkei und die UN eine Woche zuvor ein **Getreideabkommen** zwischen Russland und der Ukraine ausgehandelt hatten.

Welche Hoffnungen mit dem Abkommen verbunden sind, zeigen nicht nur die Reaktionen der Politik, sondern auch die der **Märkte**. Nach der Unterzeichnung der Vertragswerke **sanken die weltweiten Getreidepreise deutlich**. Offenbar nahm die Angst vor einer weltweiten Getreideknappheit bei den Händler:innen merklich ab.

Seit Kriegsbeginn hatte Russland verhindert, dass die Ukraine über seine Schwarzmeerhäfen Getreide ausführt. Zugleich behinderten die Finanzsanktionen des Westens russische Exporte. Beide Länder gehören in Friedenszeiten zu den **größten Getreide-Exporteuren der Welt**. Mit

dem Getreideabkommen verpflichtet sich Russland nun, **auf Angriffe** auf drei ukrainische Häfen und die dort startenden Getreideschiffe **zu verzichten**. Dafür erhält Russland bei Agrargeschäften **Erleichterungen bei den Sanktionen**. So soll auch eine globale Hungersnot verhindert werden.

## **Große Gefahren für die Getreide-Frachter**

Wie fragil das Abkommen ist, zeigt allerdings bereits die Fahrt der Razoni. In der Nacht zu Dienstag schaltete das Schiff laut der Nachrichtenagentur AFP für acht Stunden sein automatisches Identifikationssystem aus und **verschwand vom Radar**. Offenbar wollte die Crew nicht, dass ihr Kurs durch das Schwarze Meer nachvollzogen werden kann. Am Mittwoch wird nun die Ladung des Schiffes in Istanbul von Vertretern Russlands, der Ukraine, der Türkei und der Vereinten Nationen untersucht. Die **Kontrolle** verlangt Russland bei der Ein- und Ausfahrt ins Schwarze Meer, aus Angst, die Ukraine könnte **Waffen schmuggeln**.

Nicht nur das verzögert die Transporte. Die **Frachter fahren mitten durchs Kriegsgebiet**. Ihnen bleibt angesichts der **Seeminen** nur eine schmale Fahrrinne. Doch auch so ist die **Explosionsgefahr** nicht gebannt, weil sich Seeminen beider Kriegsparteien gelöst haben. Sie könnten die Schiffe auch in der freigegebenen Fahrrinne treffen. Lange war deshalb offen, welches Unternehmen die gefährlichen Fahrten versichern wird. Letztlich erklärte sich die britische **Lloyd's** dazu bereit.

## **Viele Schiffe wollen die Route fahren**

Trotz der vielen Risiken wollen offenbar viele Reedereien ihre Schiffe für die Getreidetransporte zur Verfügung zu stellen. *Schiffstracker* (<https://schiffsradar24.de/>) zeigen, dass an der Donaumündung in Rumänien derzeit **dutzende Massengut-Frachter warten** – wohl auf Fahrten von der Ukraine Richtung Mittelmeer. Laut dem ukrainischen Infrastrukturministerium sollen in rumänischen Gewässern insgesamt **100 Schiffe deswegen ankern**, berichtet das *ZDF* (<https://www.zdf.de/nachrichten/politik/getreide-export-blockade-preise-ukraine-krieg-russland-100.html>).

Die Fahrten sind lukrativ, weil für die Ukraine viel auf dem Spiel steht. In den Silos des Landes lagern noch immer **mehr als 20 Millionen Tonnen Getreide** der Vorjahresernte. Diese müssen nun schnell ausgeführt werden, um **Platz für die diesjährige Ernte** zu schaffen. Es geht dabei um **Einnahmen in Milliardenhöhe**. Auch in Afrika und dem Nahen Osten setzt man auf eine schnelle Ankunft der Getreideschiffe. Dort sind viele Länder auf Getreidelieferungen der Ukraine für ihre Versorgung angewiesen. Entsprechend dürften auch viele Importeure bereit sein, **deutlich erhöhte Frachtraten** für die Fahrt durchs Kriegsgebiet zu zahlen.

### **Hafen Odessa wird zum Engpass**

Hinzu kommt der **hohe Zeitdruck**. „Die schwierige politische Lage in und um Odessa führt dazu, dass die Ausfuhr von Getreide unter großem Druck erfolgt und es zu einem ‚Rush‘ kommen kann“, meint **Claus Brandt**, Geschäftsführer des **Deutschen Maritimen Zentrums** in Hamburg. „Es geht um zwei Ernten, die binnen kürzester Zeit aus der Ukraine rausgefahren werden sollen.“ Das treibe die Preise weiter, ist der Schifffahrtsexperte überzeugt. Bei allen Beteiligten bestehe die Sorge, „dass das Abkommen zwischen der Ukraine und Russland über die Ausfuhr von Getreide **nicht lange halten wird**“.

Als **Engpass** sieht Brandt den **Hafen Odessa**. Dort werde man wohl höchstens ein, vielleicht zwei Schiffe pro Tag beladen können. „Dass auch die Ernte von 2022 auf der Basis dieses Abkommens verschifft wird, dahinter mache ich ein **großes Fragezeichen**“, sagt er.

### **Hält sich Russland an das Abkommen?**

Wie lange das Getreideabkommen halten wird, sei kaum zu prognostizieren, sagt die Russland-Expertin **Sarah Pagung** von der **Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik**. Wirtschaftlich habe das Abkommen für Russland große Vorteile. Nicht nur würden landwirtschaftliche Exporte erleichtert, Russland erhalte nun auch **einfacher Ersatzteile** für landwirtschaftliche Maschinen. „Das hilft Russland enorm“, sagt sie. Doch das Regime von **Wladimir Putin** habe

bereits gezeigt, „dass es jederzeit bereit ist, die wirtschaftliche Entwicklung des Landes für seine **imperialen Ziele zu opfern**“.

Pagung hält deshalb **russische Provokationen** für denkbar, wie den „**versehentlichen**“ **Beschuss** eines Handelsschiffes. Das Regime könnte irgendwann versucht sein, durch eine **erneute Blockade** weitere Zugeständnisse des Westens bei den Sanktionen zu erreichen, meint sie. Deshalb und weil die **Transportwege nach Odessa jederzeit gefährdet** sein könnten, tue die Ukraine gut daran, weiter auch den **Getreideexport über den Landweg** zu verfolgen.

### **Donauschiffe und Eisenbahn sind überfordert**

Seit Kriegsbeginn hat die ukrainische Regierung von **Wolodymyr Selenskyj** große Mühe darauf verwandt, eine **Alternative für die bisherigen Exporte** über das Schwarze Meer zu finden. Eine entscheidende Rolle spielt dabei die **Binnenschifffahrt über die Donau** zum rumänischen Schwarzmeerhafen Constanța. Wie bei deutschen Betreibern zu hören ist, hat die Ukraine hierfür am Rhein **etwa 40 Frachter eingekauft** und ins Donaudelta überführt. Ausgangsort der Transporte ist der ukrainische Hafen **Reni** am äußersten Rand des Deltas. Auch über den benachbarten Hafen **Giurgiulești** in Moldau werden viele Fahrten abgewickelt.

Doch die **Kapazität dieser kleinen Donauhäfen ist überschaubar**. Ähnlich wichtig ist deshalb die Eisenbahn. So organisiert **DB Cargo** über Tochterunternehmen in Polen und Rumänien inzwischen **tägliche Getreidetransporte** nach Constanța sowie zu polnischen Ostseehäfen. Auch zu Häfen an der Nordsee sowie im Mittelmeer will die Gütertochter der Deutschen Bahn **bald regelmäßige Fahrten** anbieten. Sehr aktiv sind auch die polnische **PKP** und die **Rail Cargo Group**, die Güterbahntochter der österreichischen Staatsbahn **ÖBB**.

Seit Kriegsbeginn habe die Ukraine landwirtschaftliche Erzeugnisse etwa zu 50 Prozent über Donauhäfen, zu 30 Prozent über die Schiene und zu 20 Prozent über die Straße exportiert, schätzt **Maria Leenen** vom Eisenbahn-Beratungsunternehmen **SCI Verkehr**. Doch die Verlagerung auf den Landweg hat enge Grenzen, die **großen Seeschiffe können so**

**kaum ersetzt werden**, macht die Beraterin deutlich. So fehlen ausreichend Waggon. „Bereits vor dem Ausbruch des Krieges plante die ukrainische Staatsbahn deshalb, weitere Güterwagen für den Getreidetransport zu beschaffen“, betont Leenen.

### **Versorgung der Ukraine bleibt schwierig**

Erschwert werden die Schienentransporte auch durch den **Spurwechsel**. Weil in der Ukraine Gleise mit Breitspur und in der EU Gleise mit Normalspur verwendet werden, muss das Getreide an der Grenze **in andere Waggon umgeschlagen werden**. Die EU-Kommission plant nun zwar, einige Frachtlinien mit Normalspur in die Ukraine zu verlängern, doch einen Zeitrahmen hat sie dafür nicht genannt (Background *berichtete (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/europaeisches-verkehrsnetz-soll-in-ukraine-verlaengert-werden>)*).

Auch die **Versorgung der Ukraine** mit kriegswichtigen Gütern wie **Treibstoff** bleibt absehbar schwierig. Für Importe sind Odessa und die anderen ukrainischen Schwarzmeershäfen weiterhin geschlossen. Als wichtigste **Notlösung** fungieren auch hier **die kleinen Donauhäfen und die Eisenbahn**. DB Cargo etwa organisiert über die sogenannte *Schienenbrücke* (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/hoffnungslinie-fuer-die-ukraine>) weiterhin fast täglich **Hilfstransporte** in die Ukraine. Auch andere deutsche Logistikunternehmen wie der Hamburger Hafenbetreiber **HHLA** sind bei der Versorgung der Ukraine aktiv. Sie halten sich öffentlich jedoch sehr bedeckt, um die Transporte nicht zu gefährden.