



Agrarlogistik stabilisieren

Versorgungssicherheit durch leistungsfähige Schiene, Wasserstraße und Straße gewährleisten

Berlin, August 2026

Unser gemeinsames Ziel

Die Agrar- und Ernährungswirtschaft steht für die sichere Versorgung von Bevölkerung, Landwirtschaft und Industrie mit essenziellen Rohstoffen und Produkten. Um diese systemrelevante Rolle für die Ernährungssicherung und die Energiewende erfüllen zu können, ist die Branche auf leistungsfähige, resiliente, belastbare und planbare Logistikketten angewiesen. Getreide, Ölsaaten, Futtermittel, Düngemittel und weitere agrarische Rohstoffe und Betriebsmittel müssen zuverlässig zwischen Landwirtschaft, Agrarhandel, Verarbeitungsunternehmen, Häfen und industriellen Abnehmern transportiert werden. Wenn der Warenaustausch zwischen Produktionsstandorten, darunter international eingebundene Getreideverarbeiter, Ölmühlen und Futtermittelhersteller, nicht gewährleistet werden kann, sind Ernährungssicherung sowie Lebensmittel- und Biokraftstoffversorgung gefährdet. Zudem drohen erzwungene Stillstände durch fehlende Rohstoffe, Kurzarbeit und eine akute Gefährdung von Arbeitsplätzen.

Die unterzeichnenden Verbände treten für ein leistungsfähiges und verkehrsträgerübergreifend gedachtes Logistiksystem ein. Wir brauchen ein verlässliches Gesamtsystem im Zusammenspiel von Schiene, Straße und Wasserstraße. Nur dieses Zusammenspiel gewährleistet dauerhaft Versorgungssicherheit, Wettbewerbsfähigkeit und Investitionssicherheit für den Standort Deutschland. Schiene, Binnenschiff und Lkw dürfen politisch nicht gegeneinander ausgespielt werden, da jeder Verkehrsträger eine unverzichtbare Eigenfunktion erfüllt:

- **Die Schiene** ist für große, regelmäßige Warenströme und lange Distanzen unverzichtbar. Viele Unternehmen haben gezielt in bahnaffine Produktionsstandorte, Gleisanschlüsse, Verladeanlagen und Wagen investiert.
- **Die Binnenschifffahrt** ermöglicht den effizienten Transport großer Mengen von Massengütern, insbesondere zwischen Seehäfen, Binnenhäfen und industriellen Verarbeitungsstandorten.
- **Der Lkw** gewährleistet die unverzichtbare Flächenversorgung landwirtschaftlicher Betriebe und dezentraler Standorte, die Vor- und Nachläufe zu Häfen und Terminals sowie kurzfristige Flexibilität bei Störungen anderer Verkehrsträger.

Echte Versorgungssicherheit entsteht nur, wenn alle drei Verkehrsträger leistungsfähig sind, sich in Krisensituationen ergänzen und politisch vorausschauend gestärkt werden. Deshalb sind akute, kurzfristige Entlastungsmaßnahmen ebenso erforderlich wie eine verlässliche, langfristig ausgerichtete Infrastrukturpolitik.

Strukturelle Engpässe und logistische Belastungsproben

Aktuell verschärfen sich die Probleme auf allen drei wesentlichen Verkehrsträgern gleichzeitig. Die Lage wird zusätzlich dadurch verschärft, dass die Nacherntephase logistisch bewältigt werden muss und in dieser Zeit ein besonders hoher Bedarf an Transportkapazitäten besteht. Wenn mehrere Verkehrsträger gleichzeitig an ihre Leistungsgrenzen geraten, drohen regionale Störungen von Produktions- und Versorgungsabläufen. Die gegenwärtige Situation ist daher keine isolierte Krise eines einzelnen Sektors, sondern eine akute Belastungsprobe für das gesamte Logistiksystem der Agrar- und Ernährungswirtschaft.

Der Schienengüterverkehr als logistisches Nadelöhr

Viele Agrarunternehmen haben weitreichende Investitionen in Gleisanschlüsse, private Infrastruktur, Verladeanlagen, Wagen und bahnaffine Produktionsstandorte getätigt. Deren Wirtschaftlichkeit setzt voraus, dass Fahrpläne verfügbar, Züge planbar und Transportketten zuverlässig sind. In der Praxis steht die Schienenlogistik jedoch vor massiven Problemen:

- **Fahrplankollaps und Baustellenchaos:** Rechtzeitige, belastbare und über den gesamten Zuglauf verfügbare Fahrpläne fehlen zunehmend. Netzweit unzureichend koordinierte Baustellen, kurzfristige Sperrungen und überlastete Ausweichstrecken machen Verkehre unberechenbar. Regionale Zuständigkeiten, Fahrplanbüros und Betriebszentralen der DB InfraGO werden zu administrativen Flaschenhälsen. Verzögerungen wirken sich unmittelbar auf Anschlussfenster, Terminalslots, Wagnumläufe, Personalplanung, Produktionsabläufe und Folgeaufträge aus.
- **Erschweren von Spot-Verkehren:** Unterjährige oder flexible Anmeldungen werden als Spot-Verkehr eingestuft. Gerade in Krisen, etwa bei Niedrigwasser und notwendiger Verlagerung von Gütern auf die Schiene, werden hierfür teilweise auch bei längerer Voranmeldung keine Trassen bereitgestellt. Fehlende Begründungen und intransparente Dispositionsentscheidungen verschärfen die Planungsunsicherheit.
- **Wirtschaftliche Hürden:** Drastisch steigende Trassenpreise schwächen die Wettbewerbsfähigkeit. Gleichzeitig gefährdet ein weiterer Rückbau des Einzelwagenverkehrs kleine und mittlere Unternehmen, die keine Ganzzüge abfertigen können und auf Einzelwagen oder Wagengruppen angewiesen sind.

Die Binnenschifffahrt im Griff von Klimawandel und Sanierungsstau

Die Binnenschifffahrt ist eine zentrale Lebensader für den Transport großer Mengen von Getreide, Ölsaaten, Futtermitteln, Düngemitteln und weiteren Massengütern: Rund 30 Prozent der Agrarprodukte werden per Binnenschiff transportiert. Ihre Leistungsfähigkeit wird jedoch zunehmend eingeschränkt:

- **Häufiges und extremes Niedrigwasser:** Niedrige Pegelstände auf Rhein, Donau und weiteren deutschen Wasserstraßen zwingen Schiffe abschnittsweise zu Fahrten mit stark reduzierter Ladung oder zur Einstellung des Verkehrs. Dadurch sinken die Transportkapazitäten, während Kosten je Tonne und Dispositionsaufwand steigen. Alternative zertifizierte Transportkapazitäten für Rapsschrote, Soja und Getreide werden knapper; bereits vorhandener Laderaum wird zusätzlich beansprucht.
- **Struktureller Sanierungsstau:** Schleusen, Wehre, Fahrrinnen und Hafenanbindungen sind teilweise dringend sanierungsbedürftig. Die Infrastruktur muss langfristig erhalten, modernisiert und an veränderte klimatische Bedingungen angepasst werden. Gleichzeitig fehlen ausreichende staatliche Anreize für die Umrüstung und Neubeschaffung moderner, niedrigwassergeeigneter Schiffe.

Der Straßengüterverkehr an den Grenzen der Kapazität

Der Lkw fängt Ausfälle anderer Verkehrsträger ab, stößt aber selbst an Grenzen. Die zusätzliche Nachfrage trifft auf knappe Fahrzeug- und Fahrerkapazitäten, hohe Kosten sowie eine vielerorts sanierungsbedürftige und überlastete Straßen- und Brückeninfrastruktur. Besonders erschwerend wirkt das grundsätzlich auf 40 Tonnen begrenzte zulässige Gesamtgewicht. Es verhindert, dass vorhandene Fahrzeugkapazitäten in

Krisenzeiten vollständig genutzt werden können. Kurzfristig kann der Straßengüterverkehr die massiven Ausfälle von Schiene und Schiff daher nicht vollständig kompensieren.

Politische Forderungen und Maßnahmen zur Stabilisierung

Um die Funktionsfähigkeit der Agrarlogistik und damit die Versorgungssicherheit zu sichern, fordern die zeichnenden Verbände von Politik, Verwaltung und Infrastrukturbetreibern die unverzügliche Umsetzung konkreter, aufeinander abgestimmter Maßnahmen.

Schienenengüterverkehr stabilisieren und modernisieren

- **Freigabe und Priorisierung von Spot-Verkehren:** Die DB InfraGO muss das Erschweren von Spot-Verkehren aufheben. Bei Krisenlagen wie Niedrigwasser müssen Transporte systemrelevanter Agrargüter unbürokratisch und vorrangig trassiert werden.
- **Verlässliche und durchgängige Fahrpläne:** Fahrpläne müssen rechtzeitig, belastbar und über den gesamten Zuglauf verfügbar sein. Kurzfristige Einzel- und Bedarfsanmeldungen dürfen nicht zum Regelfall werden.
- **Netzweite Koordination von Baustellen, Sperrungen und Umleitungen:** Baumaßnahmen müssen so geplant und aufeinander abgestimmt werden, dass wichtige Güterverkehrskorridore funktionsfähig bleiben und realistische Ausweichstrecken verfügbar sind.
- **Leistungsfähige Betriebszentralen und Fahrplanprozesse:** Erforderlich sind klare Zuständigkeiten, erreichbare Ansprechpartner, ausreichende personelle Kapazitäten und schnelle Eskalationswege für Verlader sowie Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- **Transparente Dispositionsentscheidungen:** Im Störfall müssen Verlader und Eisenbahnverkehrsunternehmen frühzeitig belastbare Informationen über Verzögerungen, Umleitungen und voraussichtliche Ankunftszeiten erhalten. Entscheidungen über Trassen und Prioritäten müssen nachvollziehbar begründet werden.
- **Qualitätsmonitoring und klare Verantwortlichkeiten:** Ausfälle, Verspätungen, Ursachen und operative Engpässe müssen kontinuierlich erfasst und unter Beteiligung der verladenden Wirtschaft ausgewertet werden.
- **Reform der Trassenpreise:** Trassenpreise müssen planbar und wettbewerbsfähig sein und mit den politischen Verlagerungszielen im Einklang stehen. Eine unverhältnismäßige Kostenentwicklung darf den Schienenengüterverkehr nicht zusätzlich schwächen.
- **Belastungen fair verteilen und Gegensteuerungsanreize schaffen:** Operative Schlechtleistungen und Ausfälle dürfen nicht einseitig zulasten der verladenden Wirtschaft und privater Eisenbahnverkehrsunternehmen gehen. Mehrkosten und Folgeschäden müssen sachgerecht adressiert und wirksame finanzielle Anreize zur Leistungsverbesserung geschaffen werden.
- **Einzelwagenverkehr erhalten und weiterentwickeln:** Auch kleine und mittlere Unternehmen sowie dezentrale Standorte müssen über Einzelwagen oder Wagengruppen einen wirtschaftlich tragfähigen Zugang zur Schiene behalten.
- **Private Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen sichern:** Förderprogramme für Gleisanschlüsse, kundennahen Zugang und multimodale Verladestellen müssen verlässlich und unbürokratisch fortgeführt werden.

Binnenschifffahrt und Bundeswasserstraßen zukunftssicher machen

- **Krisenmanagement und Gremienbeteiligung:** Die Verbände der Agrarlogistik müssen fest an ministeriellen Spitzengesprächen und Krisenformaten zur Reaktion auf Niedrigwasser beteiligt werden.
- **Dauerhafte und auskömmliche Finanzierung:** Erhalt, Ersatz und Modernisierung von Schleusen, Wehren, Fahrrinnen und Hafenanbindungen müssen finanziell abgesichert und beschleunigt werden.

- **Engpässe und Flachstellen priorisiert beseitigen:** Infrastrukturmaßnahmen müssen sich stärker an der versorgungswirtschaftlichen Bedeutung der jeweiligen Wasserstraße und den kritischsten Engpässen orientieren.
- **Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen:** Projektlaufzeiten müssen verkürzt und notwendige Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen schneller umgesetzt werden.
- **Flottenförderung und Technologieanreize:** Ein verlässliches staatliches Förderprogramm soll Investitionen in moderne, niedrigwassergeeignete Schiffskonzepte unterstützen, darunter geringerer Tiefgang, flexible Ladekonzepte, technische Anpassungen und innovative Antriebe.
- **Wasserstands-, Kapazitäts- und Langzeitprognosen verbessern:** Unternehmen benötigen präzise Echtzeit- und Langzeitinformationen, damit Verkehre frühzeitig angepasst und alternative Transportketten organisiert werden können.
- **Häfen und trimodale Schnittstellen stärken:** Binnenhäfen müssen als hochfunktionale Umschlagpunkte zwischen Wasserstraße, Schiene und Straße gezielt gefördert und weiterentwickelt werden.
- **Personelle Ausstattung sichern:** Wasserstraßen -und Schifffahrtsverwaltung benötigen für die notwendigen Sanierungen eine geeignete personelle Ausstattung. Die anstehende Verrentungswelle von mehr als einem Viertel der Belegschaft in den kommenden fünf Jahren muss durch vorausschauende Maßnahmen kompensiert werden.

Straßengüterverkehr flexibilisieren und Infrastruktur erhalten

- **Befristete 44-Tonnen-Regelung in Krisenzeiten:** Für den Transport versorgungsrelevanter Agrargüter und Betriebsmittel muss das zulässige Gesamtgewicht bei Ausfällen von Schiene oder Schiff temporär und unbürokratisch von 40 auf 44 Tonnen angehoben werden. Die Regelung ist ein ergänzendes Kriseninstrument und ersetzt weder Schiene noch Wasserstraße.
- **Bürokratiearme und möglichst einheitliche Umsetzung:** Die Regelung darf nicht durch komplexe Einzelanträge oder regional stark unterschiedliche Genehmigungspraktiken wirkungslos werden. Eine Umsetzung analog zu Verfahren für Kalamitätsholz sollte genutzt werden.
- **Hilfsweise vereinfachte Ausnahmegenehmigungen:** Sollte eine generelle befristete Freigabe kurzfristig nicht umgesetzt werden, müssen standardisierte, schnelle und gebührenarme Ausnahmeverfahren für definierte agrarische Schüttgüter geschaffen werden.
- **Sonn- und Feiertagsfahrverbote flexibel handhaben:** Zeitlich und regional begrenzte Ausnahmen in Krisensituationen sollen helfen, vorhandene Fahrzeuge effizienter einzusetzen, Kapazitätsstaus abzufedern und Umläufe zu optimieren.
- **44 Tonnen im Kombinierten Verkehr praxistauglich machen:** Die bestehenden 44-Tonnen-Privilegien des Kombinierten Verkehrs müssen auf lose Agrarschüttgüter und vergleichbare Waren ausgeweitet werden, die nicht in standardisierten Ladeeinheiten befördert werden. Der bisherige Ausschluss loser Ware benachteiligt die Agrarbranche.
- **Straßen- und Brückeninfrastruktur verlässlich erhalten:** Kurzfristige Gewichtsflexibilisierungen müssen mit einer langfristig beschleunigten Sanierung und Stärkung der Straßen- und Brückeninfrastruktur einhergehen.
- **Keine Verdrängungsdebatte zwischen Verkehrsträgern:** Die Maßnahmen auf der Straße sind komplementär und dürfen nicht als Alternative zur Stärkung von Schiene und Wasserstraße dargestellt werden. Alle drei Verkehrsträger sind Bestandteile eines resilienten intermodalen Gesamtsystems.

Fazit

Die logistischen Herausforderungen der Gegenwart sind keine isolierten Probleme einzelner Verkehrsträger, sondern Ausdruck eines tiefgreifenden infrastrukturellen und administrativen Sanierungsstaus in Deutschland.

Für die Agrar- und Ernährungswirtschaft geht es nicht allein um Transportkosten, sondern um die verlässliche Versorgung von Landwirtschaft, Verarbeitungswirtschaft, Industrie und Bevölkerung mit Lebensmitteln, Futtermitteln, Energie, Rohstoffen und Betriebsmitteln.

Kurzfristig müssen vorhandene Kapazitäten besser genutzt und operative Engpässe beseitigt werden. Dazu gehören die Freigabe von Spot-Verkehren und verlässliche Bahnverkehre, ein schneller und bürokratiearmer Einsatz von 44-Tonnen-Lkw sowie praktikable Krisenmaßnahmen zur Bewältigung des Niedrigwassers. Mittel- und langfristig braucht Deutschland eine Infrastrukturpolitik, die Schiene, Wasserstraße und Straße als gleichwertige, eng verzahnte Säulen eines resilienten Gesamtsystems stärkt.

Die unterzeichnenden Verbände und ihre Mitgliedsunternehmen stehen bereit, ihre Praxisexpertise, Warenstromanalysen, konkrete Fallbeispiele und Lösungsvorschläge in eine lösungsorientierte Partnerschaft mit Politik, Verwaltung, Infrastrukturbetreibern und Verkehrsunternehmen einzubringen. Ziel ist, Versorgungssicherheit, Wettbewerbsfähigkeit, Investitionssicherheit und die Zukunftsfähigkeit des Standortes Deutschland dauerhaft zu gewährleisten.

Die Verbände-Initiative Agrarlogistik

DER AGRARHANDEL e.V.

Deutscher Verband des Großhandels mit Ölen, Fetten und Ölrrohstoffen e.V.

Verband der Getreide-, Mühlen- und Stärkewirtschaft VGMS e.V.

Deutscher Raiffeisenverband e.V.

Industrieverband Agrar e.V.

OVID – Verband der ölsaatenverarbeitenden Industrie in Deutschland e. V.

Deutscher Verband Tiernahrung e.V.

Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen e. V.