



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Jan Schiffers AfD**
vom 08.11.2021

Gefährdung der Lieferketten durch Fehlen des Harnstoffs AdBlue

Medienberichten zufolge sind die Lieferketten derzeit sehr stark gefährdet. Einige Vertreter des Speditionsgewerbes sehen gar einen bevorstehenden Kollaps aufgrund der Knappheit gerade im Bereich des sogenannten „AdBlue“, ein Harnstoff, dessen Produktion massiv zurückgefahren wurde.

Gerade bei Lkw mit Euro VI-Motoren ist der Zusatz von AdBlue zwingend erforderlich, da sonst die Motorsteuerung den Betrieb des Fahrzeugs verweigert. Rund 90 Prozent aller Spedition-Lkw und Busse in Deutschland sind auf diesen Zusatzstoff angewiesen.

Bei einigen Steuergeräten soll es möglich sein, durch einen Softwareeingriff auch ohne den Harnstoffzusatz fahren zu können.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welche Maßnahmen trifft die Staatsregierung, um die Mobilität der Lkw und damit auch der Aufrechterhaltung der Lieferketten aufrecht erhalten zu können? 2
2. Wie plant die Staatsregierung, den ÖPNV im Falle eines AdBlue-Engpasses aufrechterhalten zu können? 2
3. Welche Pläne hat die Staatsregierung, um im Falle des Zusammenbruchs von Lieferketten die Bevölkerung weiterhin mit Grundnahrungsmitteln zu versorgen? 3
4. Ist es geplant, sich auf Bundesebene für eine Subventionierung des AdBlue-Zusatzes einzusetzen? 3
5. Wie stellt die Staatsregierung sicher, dass für Behördenfahrzeuge wie z. B. Polizei oder Winterdienst genügend AdBlue-Zusatz zur Verfügung steht, um die Einsatzfähigkeit zu gewährleisten? 3
6. Ist geplant, Behördenfahrzeuge durch einen Softwareeingriff in die Motorsteuerung so zu verändern, dass die Einsatzfähigkeit auch ohne den Harnstoffzusatz gewährleistet werden kann? 4
7. Wird es betroffenen Unternehmen und Privatpersonen ermöglicht, ihre Fahrzeuge nach einer technischen Änderung unbürokratisch auf eine andere Abgasnorm umschlüsseln zu lassen? 4

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie im Einvernehmen mit dem Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration, dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und dem Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
vom 10.12.2021

1. Welche Maßnahmen trifft die Staatsregierung, um die Mobilität der Lkw und damit auch der Aufrechterhaltung der Lieferketten aufrecht erhalten zu können?

Preissteigerungen und Lieferengpässe bei AdBlue sind nicht nur in Bayern zu beobachten, sondern im Grunde weltweit. Grund hierfür sind zum einen die hohen Preise für Erdgas als Rohstoff für die AdBlue-Ausgangsprodukte Ammoniak und Harnstoff und als Energieträger für die entsprechenden Produktionsprozesse. Zum anderen ist die punktuelle Knappheit großteils durch sogenannte Hamsterkäufe ausgelöst.

In Bayern selbst gibt es keine nennenswerten Produktionskapazitäten für Ammoniak bzw. Harnstoff, daher können Lösungen hinsichtlich einer ausreichenden AdBlue-Produktion nur auf Bundesebene gefunden werden.

Staatsminister für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie Hubert Aiwanger hat sich bereits frühzeitig an Bundesminister für Wirtschaft und Energie Peter Altmaier gewandt und darum gebeten, mit allen Beteiligten, also sowohl den deutschen Produzenten von AdBlue und des wesentlichen Grundstoffs Ammoniak als auch den Importeuren und den wichtigen Bedarfsträgern, nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen und umgehend entsprechende Gespräche zu führen. Die Besprechung (Videokonferenz) hat am 16. November 2021 im Bundeswirtschaftsministerium unter Beteiligung zahlreicher Verbände und des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMVI) und Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMU) stattgefunden.

Darüber hinaus hat das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie in den vergangenen Wochen nicht nur mit betroffenen Verbänden, sondern auch mit mehreren großen deutschen AdBlue-Herstellern Kontakt aufgenommen und hierbei die Aussage erhalten, dass die Produktion gesichert sei. Kostensteigerungen seien jedoch nicht zu vermeiden, weil sich die Produktion des Grundstoffs Ammoniak durch die stark gestiegenen Gaspreise deutlich verteuert hat. Es bestehe daher kein Grund für sogenannte Hamsterkäufe.

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie steht mit den Verbänden und dem Bund weiterhin in engem Kontakt. Das Bundeswirtschaftsministerium hat zugesichert, dass es die weitere Preisentwicklung und eine mögliche Verknappung des Angebots von AdBlue sehr genau beobachtet und mit den Verbänden im kontinuierlichen Austausch zu verschiedenen Aspekten eventueller Lieferengpässe steht.

2. Wie plant die Staatsregierung, den ÖPNV im Falle eines AdBlue-Engpasses aufrechterhalten zu können?

Neben Untergrund- und Straßenbahn in den großen Städten wächst auch die Anzahl der elektrifizierten Busse im allgemeinen ÖPNV im Sinne des Art. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG). Diese Verkehrsmittel sind nicht auf AdBlue angewiesen. Zur Versorgung der Unternehmen mit AdBlue und der Aufrechterhaltung des Verkehrsangebots steht das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr in ständigem Austausch mit den Verkehrsverbänden und Verbänden. Die Versorgungslage mit AdBlue wurde bei den zuständigen Ministerien des Bundes adressiert, um auf Bundesebene Maßnahmen zu forcieren.

3. Welche Pläne hat die Staatsregierung, um im Falle des Zusammenbruchs von Lieferketten die Bevölkerung weiterhin mit Grundnahrungsmitteln zu versorgen?

Das Ernährungssicherstellungs- und -vorsorgegesetz (ESVG) vom 4. April 2017 enthält Vorschriften zur Sicherstellung der Grundversorgung in einer Versorgungskrise und für Maßnahmen zur Vorsorge (Vollzugsvorkehrungen, Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern, Selbstschutz der Bevölkerung), um in geeigneter Weise Störungen von Lieferketten begegnen zu können.

Eine Versorgungskrise liegt dann vor, wenn die Bundesregierung festgestellt hat, dass die Deckung des lebensnotwendigen Bedarfs an Lebensmitteln in wesentlichen Teilen des Bundesgebiets ernsthaft gefährdet ist und deshalb hoheitliche Eingriffe in den Markt erforderlich sind.

Wenn durch einen Zusammenbruch der Lieferketten aufgrund der Verknappung des Zusatzstoffs AdBlue hoheitliche Eingriffe in den Markt erforderlich würden, könnte das Bundesministerium gemäß § 4 ESVG Rechtsverordnungen erlassen. Diese könnten Vorschriften enthalten über die Produktion, Verteilung, Abgabe oder Sicherstellung von Erzeugnissen. Regelungen zur Verwendung von Betriebsmitteln, Treib- und Brennstoffen für Maschinen und Geräte wären möglich.

Bis zum Erlass oben genannter Rechtsverordnungen könnten die zuständigen Behörden in Bayern zur Sicherstellung der Lebensmittelversorgung einstweilige Anordnungen gem. § 6 ESVG treffen über die Sicherstellung von Erzeugnissen, Rationierung oder das Verbot der Abgabe von bestimmten Erzeugnissen. Die Verteilung von Lebensmitteln könnte unter hoheitliche Aufsicht gestellt oder die Verwendung von Betriebsmitteln geregelt werden.

Das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft könnte bereits zur Vorsorge – insbesondere bei sich langsam entwickelnden Versorgungskrisen – eine Verordnung gem. § 11 Abs. 2 ESVG erlassen und darin die Ernährungsunternehmen zur erweiterten Vorratshaltung verpflichten, die Abgabemenge von Erzeugnissen an Endverbraucher beschränken oder das Vorhalten von Treibstoffen, Brennstoffen, Betriebsmitteln oder Geräten zur Notstromversorgung anordnen.

Zur Sicherstellung der Grundversorgung könnten in einer Versorgungskrise Verkehrsleistungen nach Verkehrsleistungsgesetz (VerkLG) über die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung angefordert werden. Das Verkehrsleistungsgesetz dient der Sicherung von ausreichenden Verkehrsleistungen (Beförderung von Gütern, Überlassung von Verkehrsmitteln zum Gebrauch, Nutzung von Verkehrsinfrastruktur) im Falle von Naturkatastrophen, besonders schweren Unglücksfällen sowie bestimmten wirtschaftlichen Krisenlagen.

4. Ist es geplant, sich auf Bundesebene für eine Subventionierung des AdBlue-Zusatzes einzusetzen?

Nein.

5. Wie stellt die Staatsregierung sicher, dass für Behördenfahrzeuge wie z. B. Polizei oder Winterdienst genügend AdBlue-Zusatz zur Verfügung steht, um die Einsatzfähigkeit zu gewährleisten?

Eine Knappheit von AdBlue für den Bereich des Straßenbetriebsdienstes wurde bislang von keinem Staatlichen Bauamt gemeldet.

Eine Bevorratung von AdBlue erfolgt dezentral durch die einzelnen Straßenmeistereien im Rahmen der Bevorratung und Bewirtschaftung von Betriebsstoffen. Eine Gefährdung der Einsatzbereitschaft des Winterdienstes aufgrund eines AdBlue-Mangels kann im Moment nicht ausgemacht werden.

Wie in Antwort zu Frage 1 mitgeteilt, ist für die ausreichende Belieferung mit AdBlue nur eine Lösung auf Bundesebene möglich. Bei den Verbänden der Bayerischen Polizei wird im Rahmen einer aufmerksamen Marktbeobachtung und angemessenen, vorrausschauenden Bevorratung reagiert, um sicherzustellen, dass ihre Fahrzeuge einsatzfähig bleiben. Die Fahrzeuge der kommunalen Feuerwehren, des Katastrophenschutzes, der Hilfsorganisationen und der Rettungsdienste befinden sich nicht im Besitz des Freistaates Bayern.

6. Ist geplant, Behördenfahrzeuge durch einen Softwareeingriff in die Motorsteuerung so zu verändern, dass die Einsatzfähigkeit auch ohne den Harnstoffzusatz gewährleistet werden kann?

Es ist nicht beabsichtigt, bei Betriebsdienstfahrzeugen durch Softwareeingriffe in die Motorsteuerung einen Betrieb ohne Harnstoffzusatz zu ermöglichen.

Fahrzeuge der Feuerwehr, des Katastrophenschutzes und der Rettungsdienste können durch entsprechende technische Maßnahmen im Notfall auch ohne AdBlue gefahren werden. Bei den Fahrzeugen der Bayerischen Polizei ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine solche technische Maßnahme nicht vorgesehen. Ein Softwareeingriff wäre jedoch als Ultima Ratio denkbar, um die Einsatzfähigkeit zu gewährleisten.

7. Wird es betroffenen Unternehmen und Privatpersonen ermöglicht, ihre Fahrzeuge nach einer technischen Änderung unbürokratisch auf eine andere Abgasnorm umschlüsseln zu lassen?

Die zulassungsrechtliche Verschlüsselung der Fahrzeuge richtet sich grundsätzlich nach den verbindlich einzuhaltenden Vorschriften des EU-Rechts.

In den technischen Genehmigungsvorschriften der EU für Straßenfahrzeuge sind derzeit keine Sonderregelungen für Ausnahmesituationen, wie etwa einer Mangelversorgung mit AdBlue, vorgesehen. Entsprechende Regelungen können nur von der Bundesregierung mit Zustimmung der EU-Kommission und nicht auf Länderebene erfolgen. Eine rein formale Änderung der Verschlüsselung der Fahrzeuge hätte im Übrigen auch keinen Einfluss auf die Fahrzeugtechnik und somit auch keine Auswirkungen auf den AdBlue-Verbrauch. Ergänzend zur Umschlüsselung wären technische Änderungen an den Fahrzeugen erforderlich, für deren Umsetzung ein erheblicher Zeitbedarf zu erwarten wäre.